

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER. — FACULTÉ DE DROIT

DE LA CLAUSE
ATTRIBUTIVE DE JURIDICTION

Insérée dans les Connaissements

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PAR

Paul GAUTIER

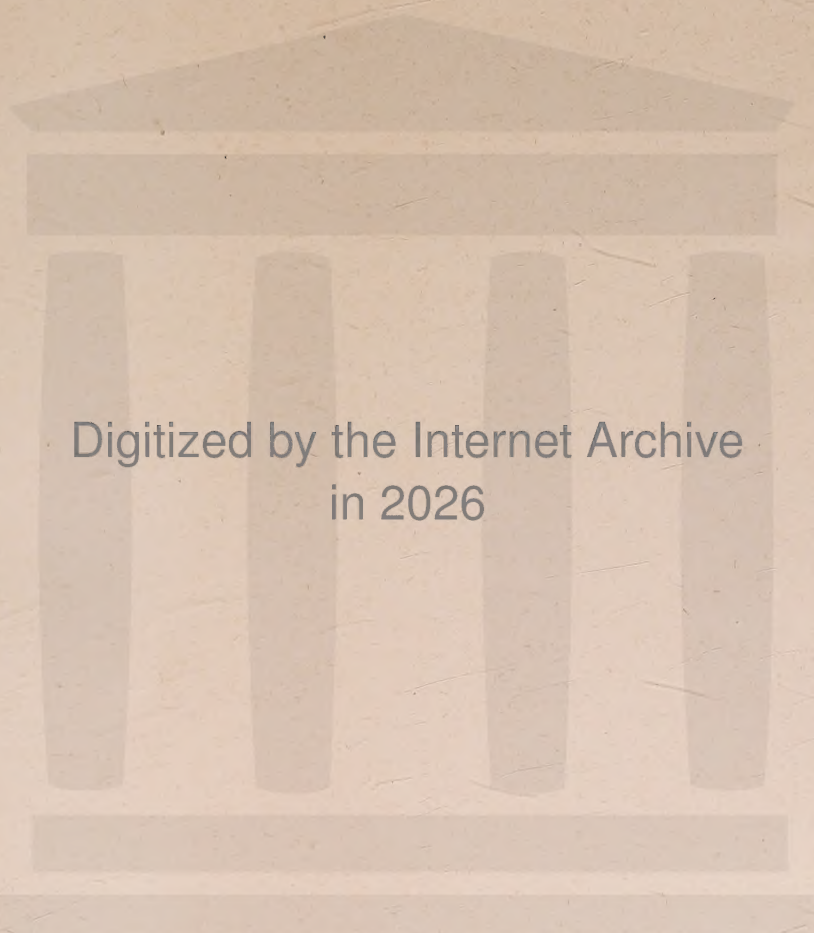
AVOCAT A LA COUR D'APPEL



CARCASSONNE

Imprimerie A. GABELLE, 6, Rue Victor Hugo

1905



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41555208_0131

DE LA CLAUSE
ATTRIBUTIVE DE JURIDICTION

Insérée dans les Connaissements

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER. — FACULTÉ DE DROIT

DE LA CLAUSE
ATTRIBUTIVE DE JURIDICTION

Insérée dans les Connaissements

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PAR

Paul GAUTIER

AVOCAT A LA COUR D'APPEL



CARCASSONNE

Imprimerie A. GABELLE, 6, Rue Victor Hugo

—
1905

A MES PARENTS

A MON ONCLE

FRANÇOIS GAUTIER

ANCIEN PRÉSIDENT DU TRIBUNAL DE COMMERCE DE CETTE

A MON COUSIN

ALFRED GIRARD

JUGE AU TRIBUNAL DE COMMERCE DE MARSEILLE

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER

FACULTÉ DE DROIT

MM. VIGIÉ, Doyen, Professeur de Droit civil, chargé du cours d'Enregistrement.

BRÉMOND, Assesseur, Professeur de Droit administratif.

GIDE, Professeur d'Économie politique, en congé.

GLAIZE, Professeur de Procédure civile, chargé des cours de Voies d'exécution et de Législation financière.

LABORDE, Professeur de Droit criminel, chargé du cours de Législation et Economie industrielles.

CHARMONT, Professeur de Droit civil.

CHAUSSE, Professeur de Droit romain.

MEYNIAL, Professeur d'Histoire du Droit.

VALÉRY, Professeur du Droit commercial, chargé du cours de Droit international privé.

DECLAREUIL, Professeur de Droit romain, chargé du cours d'Histoire du Droit public français.

MARGAT, Professeur de Droit civil.

PERREAU, Professeur du Droit civil approfondi.

MOYE, Professeur de Droit international public.

RIST, Professeur adjoint, chargé d'un cours d'Économie politique et du cours d'Histoire des doctrines économiques.

PORTE, Agrégé, chargé d'un cours d'Economie politique.

EBREN, Agrégé, chargé d'un cours de Droit constitutionnel.

GRANGÉ, Secrétaire,

LAURENS, Professeur honoraire.

GIRAUD, Secrétaire honoraire.

MEMBRES DU JURY :

MM. VALÉRY, *Président.*

GLAIZE, {
MARGAT. } *Assesseurs.*

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

BIBLIOGRAPHIE

- ALAUZET. — *Commentaire du Code de commerce*, 1879, 3^e édit.
- BASSET. — *Du Connaissance*, thèse, Paris 1889.
- BÉDARRIDE. — *Droit commercial maritime*, 1876, 2^e édit.
- BIOCHE. — *Dictionnaire de procédure civile et commerciale*, 1866, 2^e édit.
- BOITARD, COLMET D'AGE et GLASSON. — *Leçons de procédure civile*.
- BONCENNE. — *Théorie de la procédure civile*. 1863, 2^e édit.
- BONFILS. — *Traité de procédure*.
- BRAVARD-VEYRIÈRES. — *Traité de droit commercial*, 1868.
- CARRÉ. — *Traité de procédure*, 1846.
- CARRÉ et CHAUVEAU. — *Lois de la procédure*, 1880.
- COURCY (DE). — *Questions de droit maritime*, 1888.
- DALLOZ. — *Recueil périodique*.
— *Répertoire de législation, de doctrine et de jurisprudence*.
- DAVID. — *De la compétence commerciale*, thèse, Paris 1896.
- DESJARDINS. — *Traité de droit maritime*, 1880.
- DESPAGNET. — *Traité de droit international privé*, 1886.
- DITHURBIDE. — *Du connaissance*, thèse, Bayonne 1892.
- DUVERDY. — *Du transport par chemin de fer*, 1874.
- FÉRAUD-GIRAUD. — *Code des transports par chemin de fer*, 1889.

FOELIX et DEMANGEAT. — *Traité de droit international privé*, 1866.

FUZIER-HERMANN, *Codes annotés*.

GARSONNET. — *Traité de procédure*, 1882-1897.

Gazette du Palais.

Gazette des Tribunaux.

HOOGE (D'). — *Du connaissance*, thèse, Lille 1897.

Journal de droit international privé.

Journal de jurisprudence de Marseille.

Journal des tribunaux de commerce.

LYON-CAEN et RENAULT. — *Traité de droit commercial*,
1889-1892.

PARDESSUS. — *Cours de droit commercial*, 1814-1816.

Pandectes françaises. Recueil périodique.

— Répertoire.

Revue Algérienne.

Revue critique de législation et de jurisprudence.

Revue internationale du droit maritime.

RODIÈRE. — *Cours de compétence et de procédure civile*,
1841.

ROUSSEAU et LAISNEY. — *Dictionnaire de procédure*.

RUBEN DE COUDER. — *Dictionnaire de droit commercial*,
1877-1898.

SIREY. — *Recueil général des lois et arrêts*.

— Répertoire.

TISSIER et DARRAS. — *Codes annotés*.

VALROGER (DE). — *Traité de droit maritime*, 1883-1886.

VINCENT et PENAUD. — *Dictionnaire de droit international privé*, 1888.

WEISS. — *Traité de droit international privé*, 1892.

INTRODUCTION

S'il est une lutte intéressante pour le monde commercial, c'est bien celle qui est engagée depuis de longues années déjà entre les armateurs et les chargeurs au sujet des clauses des connaissements.

. Les armateurs, voyant leur situation rendue de plus en plus difficile par suite de causes économiques que nous n'avons pas à déterminer, cherchent à s'exonérer, par des clauses spéciales ajoutées journellement aux connaissements, des conséquences des fautes dont conformément au droit commun ils auraient pu être rendus responsables. Ils ont commencé par dégager leur responsabilité relativement aux fautes nautiques du capitaine et de l'équipage pour en arriver bientôt à l'exonération des fautes commerciales. Enfin la situation est telle à l'heure actuelle que dans un remarquable discours qu'il prononçait au cours de l'année

1904, le Président du Tribunal de Commerce de Marseille, M. G. Boyer, a pu dire avec raison : « Aujourd'hui il est presque impossible de lire tous les nombreux articles qui constituent le texte d'un connaissement et l'on peut tous les résumer d'une manière complète par ces quelques mots : l'armateur n'est responsable de rien ».

Ces stipulations qui fourmillent au dos du connaissement et dont le contenu échappe le plus souvent aux yeux du chargeur ont donné et donnent encore lieu à une multitude de procès et un assez grand nombre de Tribunaux de Commerce et de Cours d'Appel, s'inspirant avant tout de l'équité, les ont déclarées illicites et les ont tenues pour non écrites. Mais la Cour de Cassation, appelée à se prononcer, est restée fidèle à son rôle de gardien rigide des principes juridiques et, avec l'autorité inéluctable qui caractérise ses décisions, a tranché la question dans un sens favorable aux armateurs, en se basant sur ce principe fondamental de notre législation qui dit que la convention est la loi des parties.

Le commerce, déjà en butte à bien des entraves, ne pouvait s'incliner sans protester devant une solution basée évidemment sur l'interprétation stricte de notre Code, mais contraire à toute équité. De là le mouvement auquel nous assistons contre le privilège de l'irresponsabilité des fautes dont l'armateur veut bien s'exonérer « moyennant

la rédaction d'une nouvelle clause ou le coût d'un tampon » (1).

Des Congrès nombreux ont été tenus dans les différents pays intéressés, à Hambourg, à Anvers, à Londres, à Paris ; dans les uns on a recommandé la modification des lois existantes, soit par une clause internationale, soit par des efforts particuliers à chaque pays ; dans les autres on a préconisé l'adoption d'un contrat de transport universel. Un projet de loi a été déposé en 1895, par M. André Lebon, alors ministre du commerce, mais, comme tant d'autres, il n'a jamais eu les honneurs de la discussion parlementaire.

Devant le résultat négatif de toutes ces réunions, le Syndicat des Exportateurs de Marseille résolut de tenter un nouvel effort et prit l'initiative d'un Congrès, qui fut tenu à Marseille, au mois d'octobre 1902, le Congrès des Chargeurs Français.

De nombreuses observations ont été faites à ce Congrès, mais je n'en retiendrai qu'une : celle faite par M. Homberger, président de la Chambre

(1) Une lutte analogue était engagée au sujet des clauses du contrat de transport par chemin de fer. La loi du 17 mars 1905 y a mis fin. Cette loi dispose que « l'article 103 C. co. est complété par un troisième paragraphe ainsi conçu : toute clause insérée dans toute lettre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque est nulle ».

de Commerce de Tunis au sujet d'une clause que l'on rencontre dans les connaissements de presque toutes les Compagnies de navigation et qui, pour n'avoir pas trait à l'exonération des fautes, n'en constitue pas moins pour l'armateur un avantage, puisqu'elle a pour but d'apporter à son profit une dérogation aux règles générales de la compétence.

La plupart des Compagnies de navigation françaises et étrangères insèrent dans leurs connaissements une clause dont les termes varient suivant les Compagnies, mais que l'on peut, en substance, ramener à la formule suivante : « Toutes les contestations auxquelles pourra donner lieu l'exécution du présent connaissement devront être portées devant le tribunal du siège social de la Compagnie (ou du port d'attache du navire), auquel, de stipulation expresse, il est fait attribution de juridiction. » Cette clause forme l'article 15 du connaissement de la Compagnie de navigation mixte et est conçue en ces termes : « Toutes les contestations auxquelles pourra donner lieu l'exécution du présent connaissement devront être portées devant le Tribunal de Commerce de Marseille, auquel, de stipulation expresse, il est fait attribution de juridiction. » Les termes de la formule varient dans le connaissement de la Société navale de l'ouest, qui dit : « En cas de contestation, toutes demandes ou

actions judiciaires devront être portées devant le Tribunal de Commerce du Havre, dont les chargeurs et réclamateurs acceptent la compétence, à l'exclusion de tout autre. »

Cette clause a soulevé de vives critiques, car, à l'égal des clauses d'exonération, elle aggrave la situation des chargeurs ou réceptionnaires de marchandises, en les obligeant à aller plaider devant les tribunaux souvent fort éloignés. On comprend facilement à quels frais sera exposé un réceptionnaire de Dunkerque ou du Havre obligé d'assigner devant le Tribunal de Commerce de Marseille ou d'un des ports de l'Algérie, une Compagnie qui a son siège social dans un de ces ports. Il se produira alors ceci : que le réclamateur n'exposera ces frais que s'il y a une question importante engagée ; s'il s'agit, au contraire, de petites affaires, il en abandonnera la poursuite, résultat souverainement injuste.

Cet inconvénient deviendra bien plus sensible encore, quand, au lieu d'appartenir à une Compagnie française, ayant son siège social ou le port d'attache de ses navires en France, le navire transporteur appartiendra à une Compagnie étrangère, ayant son siège social ou le port d'attache de ses navires à l'étranger. Les frais du procès seront plus considérables ; mais, en outre, n'y a-t-il pas un inconvénient plus grave à voir le réclamateur français soumis à l'application d'une loi étrangère ?

L'énoncé des principales critiques soulevées contre la clause attributive de juridiction aura suffi, je pense, à montrer l'intérêt qu'il y a à connaître cette stipulation. C'est pourquoi il nous a paru utile d'en faire une étude un peu détaillée, en nous plaçant surtout au point de vue du chargeur Français, qui traite soit avec un armateur Français soit avec un armateur étranger.

La question qu'ont eue à résoudre tout d'abord les tribunaux a été celle de la validité de la clause. C'est aussi celle qui fera l'objet de la première partie de notre étude. Cette validité reconnue, il nous faudra déterminer dans une deuxième partie, les effets de la clause par rapport à ceux qui l'ont stipulée.

Nous étudierons enfin dans un appendice une stipulation, connue sous le nom de clause compromissoire, qui enlève la connaissance des litiges aux juges qui devraient en connaître pour la confier non à d'autres juges, mais à de simples arbitres.

PREMIÈRE PARTIE

Validité de la clause

La première question qui se présente tout naturellement à l'esprit est, comme nous l'avons déjà dit, celle de la validité de la clause. Ce n'est évidemment qu'à la condition que les tribunaux ne frapperont pas de nullité une stipulation de cette nature, qu'elle pourra produire quelques effets.

Nous étudierons donc dans un premier chapitre la validité de la clause entre chargeur et armateur, tous deux Français, et nous verrons comment ces derniers peuvent, sans contrevenir à l'ordre public, déroger aux règles générales de compétence établies par notre Code de procédure.

Mais la question se présente plus complexe, quand il s'agit de décider si la clause produit effet, lorsqu'elle est acceptée par un chargeur Français traitant avec un armateur Étranger. Le Français peut-il renoncer au bénéfice de l'article 14 de notre Code civil, qui lui donne le privilège d'actionner son débiteur étranger devant les tribunaux de France pour les obligations contractées par celui-ci sur le territoire

français ou en dehors ? Nous consacrerons un deuxième chapitre à l'exposé des arguments que l'on a fait valoir pour ou contre la validité de la clause dans ce cas.

Un troisième chapitre sera ensuite réservé à l'étude de la clause dans les quelques législations étrangères, sur lesquelles il nous a été possible de recueillir des renseignements.

CHAPITRE PREMIER

Validité de la clause insérée dans un connaissement délivré par un transporteur Français à un chargeur Français

Caractères généraux du connaissement. — L'article 281 C. co. n'est pas limitatif. — Les parties peuvent déroger aux règles de compétence posées par l'article 420 C. P. C. — La clause attributive de juridiction constitue une soumission de juridiction. — Elle constitue une élection de domicile. — Elle ne constitue pas une clause compromissoire.

Aux termes de l'article 222 du Code de commerce, le connaissement est la reconnaissance que fournit le capitaine des marchandises qu'il s'engage à transporter. Cette définition était déjà donnée par Emerigon, qui l'avait trouvée lui-même dans le *Guidon de la Mer* et c'est elle que nous voyons reproduite dans la plupart des Codes étrangers. Le connaissement n'est donc autre chose qu'un récépissé destiné à constater le chargement et remplir dans les transports maritimes le même rôle que la lettre de voiture dans les transports terrestres et fluviaux.

Mais ce n'est point là le seul caractère du connaissement et, si ce titre a les effets d'un récépissé, il

n'en a cependant pas les formes, car il doit porter, outre la signature du capitaine, celle du chargeur et se présente ainsi avec les apparences d'un document propre à faire la preuve de rapports contractuels. C'est, qu'en effet, il constate l'exécution du contrat d'affrètement dont il suppose l'existence.

Le contrat d'affrètement doit être constaté par un acte appelé charte-partie, qui ne fait pourtant pas double emploi avec le connaissement. La charte-partie constate l'affrètement, la location du bâtiment ; le connaissement, lui, constate le commencement d'exécution du contrat, le chargement de telles et telles marchandises. Aujourd'hui la charte-partie n'est plus guère usitée que pour l'affrètement total ou pour les affrètements partiels considérables. La rapidité et la multiplicité des relations et des transactions ont apporté de grandes modifications à ces règles. Le plus souvent l'affrètement est contracté avant tout écrit et n'est constaté que par la remise du connaissement dans lequel se trouvent écrites les clauses qui auraient pris place dans la charte-partie.

Les usages, qui suppléent bien des fois à la loi en matière commerciale, ont amené peu à peu les parties à insérer dans le connaissement, à côté de la désignation des marchandises embarquées, les principales conditions du contrat de transport et on peut à l'heure actuelle dire avec raison que les clauses du connaissement sont les clauses du contrat de transport : « C'est ainsi, disent MM. Lyon-Caen et Renault (1),

(1) LYON-CAEN et RENAULT. *Précis de droit commercial*, t. I, p. 563.

que le connaissement remplace la charte-partie pour les affrètements qui correspondent au contrat de transport par terre ».

Le Code de commerce s'est occupé des formes du connaissement dans son article 281, mais le législateur s'est borné, comme il l'avait fait pour la charte-partie et la police d'assurance maritime, à énumérer les mentions que doit contenir tout connaissement. Il suffit cependant d'avoir quelques instants sous les yeux un exemplaire de ce titre, tel qu'il est délivré par les Compagnies de navigation, pour être convaincu que les mentions de l'article 281 du Code de commerce ne sont pas les seules usitées et que le connaissement simple, tel qu'il nous est décrit par le Code, est excessivement rare et remplacé par un long document couvert des clauses les plus variées.

On s'est alors demandé si les parties, qui interviennent dans la rédaction du connaissement destiné à constater le contrat de transport, ont le droit d'insérer dans ce titre des énonciations autres que celles prévues par le Code de commerce. L'intention du législateur n'a-t-elle pas été de fixer d'une manière définitive, dans l'article 281 C. co., les formes du connaissement ? En d'autres termes, l'énumération de l'article 281 n'est-elle pas limitative ?

La Cour de cassation, appelée à se prononcer sur la question, décida, par un arrêt du 29 décembre 1874 (1), que ce texte déterminait d'une manière limitative les énonciations que doit contenir le connaissement.

(1) Cass. 29 déc. 1874 ; D. 75, 1, 433.

Mais on ne pouvait accepter une interprétation aussi restrictive et que n'autorisent en rien les termes dont s'est servi le législateur. De plus, il est des textes au Code qui, s'occupant encore du connaissance, contiennent implicitement la faculté, la nécessité même, pourrions-nous dire, d'ajouter des indications à celles de l'article 281 C. co. L'article 291 du même Code n'en est-il pas un exemple ? Il est question dans ce texte d'une variété du contrat d'affrètement, le chargement à cueillette, pour lequel le capitaine n'est astreint à effectuer le transport que s'il arrive à avoir un chargement complet ou à peu près complet. Le chargement est, par conséquent, affecté d'une condition et il n'est pas douteux que cette condition ne doive figurer dans le connaissance. Or, l'art. 281 ne parle pas de cette stipulation. Nous pouvons donc en conclure qu'il n'est pas limitatif.

On a formulé contre la décision de la Cour de cassation un autre argument qui, pour être moins direct que celui tiré de l'article 291, n'en a pas moins sa valeur. Il semble hors de doute, dit-on, que le chargeur pourrait stipuler une indemnité pour le retard que le capitaine mettrait au départ ou à la livraison après l'arrivée ; de même le capitaine pourrait stipuler une indemnité pour le retard que l'on mettrait au déchargement. Ces stipulations se réfèrent directement à la situation nouvelle que le chargement crée entre les parties et que le connaissance a pour but de régler. La lettre de voiture pour le transport terrestre correspond exactement au connaissance ; or, l'article 101 du Code de commerce exige expres-

sément qu'on y indique l'indemnité due pour cause de retard. Il nous paraît, par suite, impossible d'admettre que cette mention ne puisse être portée au connaissement malgré le silence de l'article 281 C. co.

En présence de tels arguments, il ne nous était pas permis d'hésiter ; aussi déclarerons-nous avec la majorité de la doctrine, que l'énumération de l'article 281 du Code de Commerce n'est pas limitative.

Un des auteurs les plus compétents en droit maritime, M. Desjardins, s'est refusé cependant à admettre cette solution, au moins d'une manière absolue, et a proposé un moyen terme basé sur une distinction qu'il établit entre les stipulations contenues dans le connaissement. D'un côté il range les stipulations inhérentes au chargement comme celle qui dit que le chargement a lieu à cueillette et pour lesquelles l'article 281 ne serait pas limitatif, car « il s'agit ici, dit-il, de caractériser le contrat lui-même, c'est-à-dire d'insérer dans la reconnaissance du chargement une stipulation inhérente à ce chargement. » Il met ensuite d'un autre côté les stipulations étrangères au chargement, par exemple les clauses relatives aux surestaries, et pour lesquelles l'article 281 serait limitatif.

Distinction subtile autant qu'arbitraire et que nous ne pouvons accepter. Sur quel criterium se basera-t-on pour l'établir ? Et en quoi la clause relative aux surestaries est-elle étrangère au chargement par opposition à la clause portant que l'affrètement est fait à cueillette ?

Nous rejetterons donc l'opinion qui reconnaît à

l'article 281 C. Co. un caractère limitatif et nous déciderons, suivant l'opinion généralement admise aujourd'hui, que l'article 281 C. Co. se borne à indiquer les énonciations obligatoires que doit contenir le connaissance, sans interdire aux parties les énonciations facultatives que leur intérêt leur inspire et qui comprennent toutes les stipulations licites.

Lors donc que nous nous trouvons en présence d'un connaissance destiné à constater un contrat d'affrètement conclu entre un chargeur Français et une Compagnie de navigation Française et que ce titre renferme une clause aux termes de laquelle « toutes les contestations auxquelles son exécution pourra donner lieu devront être portées devant le tribunal du siège social de la Compagnie (ou du port d'attache du navire) auquel, de stipulation expresse, il est fait attribution de juridiction », nous avons à nous demander si une clause de cette nature est licite. Les parties qui interviennent au contrat ont-elles le droit d'enlever aux juges qui devraient en connaître, d'après les principes généraux du droit, les contestations pouvant naître de ce contrat, pour en confier la solution à d'autres juges ? En un mot, les règles de compétence applicables en l'espèce ne sont-elles pas des règles d'ordre public, auxquelles les parties ne pourraient déroger ?

Pour pouvoir répondre à ces questions d'une façon précise, il nous a paru utile de faire un exposé rapide des principes qui constituent le droit commun de la compétence en matière de transports maritimes.

Après avoir fixé la compétence « *ratione materiæ* »

dès tribunaux de commerce, après avoir déterminé les litiges qui rentrent dans leurs attributions, le législateur s'est occupé de désigner celui de ces tribunaux qui serait compétent pour juger ces litiges. C'est cette compétence « *ratione personæ* » qu'a pour but d'établir l'article 420 du Code de procédure civile ainsi conçu : « Le demandeur pourra assigner à son choix devant le tribunal du domicile du défendeur ; devant celui dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée ; devant celui dans l'arrondissement duquel le paiement devait être effectué. »

Le premier paragraphe de cet article ne fait, on le voit, que reproduire le principe général posé en matière civile par l'article 59 C. p. c., qui décide que c'est devant le tribunal de son domicile que le défendeur doit être traduit. Mais le législateur a pensé que l'éloignement de ce tribunal pourrait amener des lenteurs dans la procédure et a voulu permettre au demandeur de saisir le tribunal le plus proche et d'arriver ainsi plus vite à l'issue du procès. Ce résultat, il l'a obtenu en autorisant le demandeur à assigner, non seulement devant le tribunal du domicile du défendeur, mais encore à son choix soit devant le tribunal du lieu où la promesse a été faite et la marchandise livrée, soit devant le tribunal du lieu où le paiement devrait être effectué.

Quelques auteurs, interprétant étroitement l'article 420 C. p. c., ont déclaré que ce texte, contenant une dérogation à la règle générale : *Actor sequitur forum rei*, son application devait être restreinte aux achats

et ventes ; car, ces contrats seraient les seules opérations commerciales qui aboutissent à une livraison de marchandises. Nous croyons, au contraire, qu'en élargissant les règles de compétence posées par l'article 59 C. p. c., le législateur a voulu favoriser les transactions commerciales en général et non pas seulement certaines d'entre elles : la vente étant le contrat le plus usité, le législateur l'a prise comme type. C'est d'ailleurs l'opinion de la Cour de Cassation, qui a jugé le 21 février 1887 (1) « que les dispositions spéciales de l'article 420 C. p. c. sur la compétence en matière commerciale ne s'appliquent pas seulement aux ventes de marchandises, mais que ce sont des dispositions générales faites pour les divers contrats commerciaux. »

Tout le monde est d'accord aujourd'hui pour admettre que la règle de l'article 420 C. p. c. s'applique à toute espèce de contrats. « La promesse, dit M. Garsonnet, (2) c'est le contrat dont le demandeur poursuit l'exécution ; la livraison de la marchandise, c'est l'exécution de ce contrat, » ou, comme l'a déclaré le Tribunal de commerce de la Seine, le 19 octobre 1886 (3), l'article 420 C. p. c. désigne d'une façon générique par marchandises tout ce qui peut faire l'objet d'une spéculation commerciale et par paiement l'accomplissement de toute obligation de faire.

(1) Cass. 21 février 1887, S. 1888, 1, 119.

(2) GARSONNET, *Traité de procédure*, t. 1. p. 734.

(3) Trib. comm. Seine, 19 octobre 1886, *Journ. des trib. comm.* 1888, p. 109.

L'article 420 C. p. c. s'appliquera donc au contrat de transport ; la marchandise consistera dans l'entreprise de transport et dans la location des choses qui doivent servir à l'opérer. Le lieu de la livraison sera celui où le transporteur a mis à la disposition de l'expéditeur son industrie, les bateaux qui effectueront le transport, et ce sera le Tribunal de commerce de ce lieu qui sera compétent pour connaître des contestations élevées entre les parties, si c'est au même lieu que la promesse a été faite.

Mais faisons application de ces principes à la variété du contrat de transport qui nous intéresse tout particulièrement, au contrat de transport par mer ou d'affrètement. Quel sera le tribunal compétent pour trancher les difficultés qui pourront naître de ce contrat ?

Quel sera le lieu de la promesse et de la livraison ? Ce sera le port où les marchandises auront été chargées sur le navire transporteur, si c'est dans ce port que le contrat s'est formé.

Ne pourrait-on pas soutenir que le lieu de la livraison est celui où les marchandises sont remises par le transporteur ou destinataire, le port de débarquement ?

Il semble bien que ce soit là le lieu de la livraison. Seulement, si on admet cette opinion, on arrivera au résultat suivant : c'est que l'article 420, attribuant compétence au tribunal du lieu dans lequel la promesse a été faite et la marchandise livrée ne sera jamais applicable. Car le port de charge est le lieu de la promesse sans être celui de la livraison et le

port de décharge est le lieu de la livraison sans être celui de la promesse. Aussi admettons-nous l'opinion qui décide que le lieu de la livraison est celui où la marchandise a été remise par l'expéditeur ou transporteur.

Le tribunal du port de charge sera, par suite, compétent comme étant celui du lieu de la promesse et de la livraison.

Que déciderons-nous maintenant pour le tribunal du lieu du paiement ? Dans son sens générique, le mot paiement signifie accomplissement de l'obligation dont on est tenu. « Solutio, disait la loi romaine, est præstatio ejus quod in obligatione est ». Les auteurs du Code de commerce ont-ils voulu employer ce mot dans un sens aussi large ou n'ont-ils voulu, au contraire, l'employer que dans le sens étroit de numération en espèces ou en choses équivalentes ?

MM. Lyon-Caen et Renault nous disent que le mot paiement « signifie exclusivement l'acquittement d'une dette de somme d'argent (1). » Mais l'opinion généralement acceptée est que ce mot doit être entendu non seulement de la prestation d'un prix, mais encore de l'accomplissement de toute espèce d'obligation. On s'est alors demandé quel sera dans un contrat de transport le lieu du paiement. Sera-ce celui où l'objet à transporter doit être livré ou bien celui où le prix du transport est payable ? La Cour d'appel de

(1) LYON-CAEN et RENAULT, *Traité de droit commercial*, t. 1, p. 380, note 4.

Pau a bien jugé par un arrêt du 13 décembre 1864, (1) que par lieu du paiement il faut entendre celui où le prix du transport est payable, mais on s'accorde à reconnaître que ce sera celui où l'objet à transporter doit être livré. En matière de transport maritime, le lieu où l'objet transporté doit être livré, c'est le port de décharge. Le tribunal du port de décharge sera, par conséquent, compétent comme étant celui du lieu dans lequel le contrat doit être exécuté. Un arrêt de la Cour d'Aix, du 17 janvier 1888, (2) a cependant admis que l'armateur, actionné comme civilement responsable de la faute du capitaine, pouvait être assigné devant le tribunal du lieu dans lequel le fret doit être payé.

Tribunal du domicile du défendeur, tribunal du port de charge et tribunal du port de décharge, voilà les trois tribunaux qui pourront connaître des contestations résultant du contrat d'affrètement.

Nous avons constaté cependant que le connaissement de presque toutes les Compagnies de navigation renferme une clause par laquelle les parties attribuent compétence pour ces contestations à un tribunal qu'elles prennent le soin de déterminer et qui est le plus souvent soit celui du port d'attache du navire, soit celui du siège social de la Compagnie. Cette attribution de compétence constitue, à n'en pas douter, une dérogation aux règles posées par l'article 420. Nous avons donc à nous demander si

(1) Pau, 13 décembre 1864, D. 1865, 2, 229.

(2) Aix, 17 janvier 1888, *le Droit*, 24 mars 1888.

les parties qui concluent un contrat d'affrètement peuvent déroger par une clause de connaissance aux principes de l'article 420, C. p. c.

Les règles de la compétence *ratione personæ*, à l'encontre de celles de la compétence *ratione materiæ*, ne sont pas d'ordre public. Elles ont été posées pour la plus grande commodité des parties et en vue d'intérêts privés. En les établissant, le législateur n'a eu qu'un but : empêcher que le défendeur ne soit distrait du juge dont la proximité lui rend l'accès plus facile et entraîne pour lui moins de frais. Le défendeur doit être libre de renoncer à ces avantages pour rentrer dans le droit commun. On comprend dès lors que les parties puissent par une convention expresse, déroger aux règles de l'article 420 C. p. c. « On peut, dit M. Garsonnet (1), déroger par une convention formelle aux règles de la compétence *ratione personæ* par la raison qu'elles n'intéressent, ni l'ordre public, ni les bonnes mœurs et qu'établies dans l'intérêt du défendeur et pour la plus grande facilité de sa défense, elles sont pour lui un privilège auquel il a le droit de renoncer ».

Mais il y a dans la clause attributive de compétence à un Tribunal déterminé plus qu'une dérogation aux règles de la compétence *ratione personæ*. En outre, les parties attribuent la connaissance du litige à un Tribunal qui normalement ne devrait pas en connaître. Cela est-il autorisé par la loi ? Incontestablement, et c'est ce que l'on nomme une prorogation de juridiction.

(1) GARSONNET, *Traité de Procédure*, t. I. p. 736.

Les parties peuvent étendre la juridiction ordinaire d'un Tribunal, donner le pouvoir de juger à un Tribunal qui, sans cela, ne pourrait pas connaître du litige. Cette prorogation dite volontaire, par opposition à la prorogation légale, se présente sous diverses formes et notamment sous celle de la soumission de juridiction. Par la soumission de juridiction les parties conviennent de porter devant un Tribunal, qui ne serait pas leur juge naturel, les contestations pouvant naître du contrat intervenu entre elles. « Il est loisible aux parties, dit M. Carré (1), de convenir d'avance que les difficultés relatives à l'exécution de leurs conventions seront soumises à tel Tribunal qu'elles indiquent ».

Qu'elle résulte d'une simple élection de domicile faite conformément à l'article 111 du Code civil ou de toute autre stipulation, la soumission de juridiction n'en sera pas moins valable, pourvu toutefois que le tribunal auquel les parties soumettront leurs contestations ne soit pas incompétent « *ratione materiæ* ». La prorogation de juridiction est universellement admise aujourd'hui. Or, la soumission de juridiction ne saurait être soumise à d'autres règles, car est-elle autre chose qu'une prorogation volontaire. Seulement, tandis que cette dernière s'applique à une contestation déjà née, la première s'applique à une contestation à naître.

La conclusion ressort bien nette de ces courtes explications et on comprend que la Cour suprême

(1) CARRÉ, *Procédure civile*, t. I, p. 599.

n'ait pas hésité à donner une interprétation favorable à la validité de la clause par laquelle les parties, qui signent un connaissement, conviennent d'attribuer la connaissance des litiges pouvant naître du transport à un tribunal déterminé. C'est ce qu'elle a décidé notamment à propos de l'espèce que voici : M. Coureau, constructeur mécanicien, avait chargé sur un vapeur de la Compagnie transatlantique un canot à vapeur qui devait être transporté à Ajaccio et remis à M. Robaglia. Ce dernier assigna la Compagnie transatlantique, à raison d'avaries survenues au canot, devant le Tribunal de commerce d'Ajaccio. La Compagnie présenta un déclinatoire d'incompétence, basé sur l'article 23 de son connaissement qui portait que « toutes les contestations auxquelles l'exécution du présent connaissement pourrait donner lieu entre les parties intéressées devront être portées devant le tribunal de commerce du lieu où il a été créé et auquel, destitution expresse, il est fait attribution de juridiction » ; le tribunal d'Ajaccio rejeta néanmoins ce déclinatoire, et la Cour d'appel de Bastia confirma le 6 août 1892 cette décision. Mais la Cour de cassation, appelée à se prononcer, cassa cet arrêt en déclarant que, étant donné l'article 23 de son connaissement « la Compagnie Transatlantique, assignée par Robaglia à raison d'avaries prétendues que le canot aurait éprouvées lors de l'embarquement, était fondée à décliner la compétence du tribunal de commerce d'Ajaccio, devant lequel l'assignation avait été délivrée, et à réclamer le renvoi de l'affaire devant

le tribunal de commerce de Marseille » (1).

De nombreuses décisions sont intervenues sur cette question (2) et la Cour de cassation déclare toujours que la clause attributive de juridiction est obligatoire entre les parties et que le juge qui en refuse l'application viole la loi en méconnaissant la volonté des parties. Aussi a-t-elle cassé un jugement du tribunal civil de Batna, qui s'était déclaré compétent « en violation de cette clause et, par suite, de l'article 1134 C. co. »

La clause attributive de compétence à un tribunal déterminé, insérée dans un connaissance, est donc licite, puisque l'article 281 C. co. ne l'exclut pas et que le principe de la compétence « *ratione personæ* » n'est pas d'ordre public ; elle constitue, en outre, avons-nous dit, une soumission de juridiction parfaitement autorisée.

La Cour d'appel de Montpellier, appelée à apprécier la validité de la clause 22 du connaissance de la Compagnie Fraissinet, qui attribuait compétence au tribunal de commerce de Marseille, infirma un jugement de première instance, en déclarant que la clause était valable et avait pu être valablement invoquée par la Compagnie Fraissinet. « Attendu que l'article 22 du connaissance porte qu'en cas de contestation,

(1) Cass. 11 juillet 1893, *Rev. int. du dr. marit.* 1893-1894, p. 131.

(2) Cass. 9 octobre 1891, *ibid.* 1891-1892, p. 385 ; Alger, 31 janvier 1893, 1892-1893, p. 663. — Cass, 22 fév. 1898, *ibid.* 1897-1898, p. 607 ; Alger, 23 juin 1902 ; *ibid.* 1902-1903. p. 211.

toutes demandes ou actions judiciaires devront être portées devant le tribunal de commerce de Marseille, dont les chargeurs et réclamateurs acceptent la compétence ; que cette clause est en soi valable parceque loin d'intervertir l'ordre des juridictions, elle attribue la connaissance du litige à un tribunal à qui les matières maritimes sont attribuées et que, sous ce rapport, elle constitue une élection de domicile limitée à un cas particulier dont l'article 111 C. c. proclame la validité (1). »

Nous savons, en effet, qu'aux termes de l'article 111 du Code civil, les parties peuvent, pour l'exécution d'une convention, attribuer compétence au tribunal du domicile élu par elles. Les parties, ont par la clause attributive de juridiction, élu domicile dans le ressort du tribunal désigné dans le connaissance. Cette clause constitue, par conséquent, une élection de domicile conforme à l'article 111 C. c.

On a contesté néanmoins la validité de la clause attributive de juridiction, en prétendant qu'elle constituait une clause compromissoire. Or, la jurisprudence française déclare, depuis longtemps et sous l'influence de la Cour de cassation, qu'une pareille clause est nulle.

Par la clause compromissoire les parties s'engagent, le plus souvent au moment même de la formation du contrat, à soumettre leurs contestations à la juridiction arbitrale « sans indiquer naturellement

(1) Montpellier, 8 mai 1886, *Rev. int. du dr. marit.* 1886-1887, p. 408.

d'avance, dans leur engagement, l'objet d'un litige dont elles ne peuvent dès à présent prévoir la nature et la portée. » La jurisprudence refuse de reconnaître la validité de cette clause par la raison qu'elle n'est pas conforme aux règles édictées pour le compromis dans l'article 1006 C. p. c. qui nous dit : « Le compromis désignera les objets en litige et les noms des arbitres, à peine de nullité ».

Certains tribunaux, se basant sur cette décision de la jurisprudence, ont fait alors le raisonnement suivant : La clause par laquelle les parties conviennent d'attribuer à un tribunal déterminé les litiges pouvant naître du contrat vise des difficultés non encore nées ; elle n'indique donc pas d'une manière suffisante les objets en litige et constitue une clause compromissoire nulle aux termes de l'article 1006, C. p. c.

Ce raisonnement se présente avec toutes les apparences de la justesse ; mais il suffit de faire une analyse rapide des deux clauses que l'on voudrait confondre pour être persuadé qu'elles diffèrent absolument quant à leur nature et que la clause attributive de compétence n'est point du tout une clause compromissoire. Par la clause compromissoire, les parties modifient l'ordre des juridictions, dérogent aux règles de la compétence *ratione materiæ*. Elles enlèvent la connaissance des litiges à la juridiction ordinaire pour la confier à une juridiction exceptionnelle, celle des arbitres ; elles renoncent à porter leur différend devant les juges nommés par l'autorité pour en saisir de simples particuliers.

C'est d'ailleurs ce qui explique la sévérité de la loi et la précision qu'elle exige des parties soit dans la désignation des objets en litige soit dans la désignation des noms des arbitres.

Rien de semblable pour la clause attributive de juridiction. Ici l'ordre des juridictions reste absolument intact ; les parties ne l'intervertissent en aucune façon. La connaissance des litiges est réservée à un Tribunal compétent pour les matières maritimes et les principes de la compétence *ratione materiæ* sont respectés. On a seulement apporté une dérogation aux règles de la compétence *ratione personæ*, dérogation que nous savons être une application pure et simple des articles 111 C. c. et 59 *in fine* C. p. c.

Dans l'espèce citée plus haut, la Cour de Montpellier se trouvait en présence d'un jugement de première instance qui, pour annuler la clause, s'était basé entr'autres moyens sur l'article 1006 ; mais elle déclara que « les articles 59, 420 et 1006 C. p. c. sur lesquels le premier juge s'est appuyé pour écarter l'article 22 du connaissement n'étaient point applicables à la clause ».

La clause attributive de juridiction que nous rencontrons dans la plupart des connaissements délivrés par les Compagnies françaises de navigation n'est donc pas, comme on l'a prétendu, une clause compromissoire, mais bien une simple soumission volontaire de juridiction parfaitement licite. Elle pourra, par suite, être invoquée à l'égard du chargeur Français par le transporteur Français qui l'a insérée dans ses connaissements.

CHAPITRE II

Validité de la clause insérée dans un connaissance délivré par un transporteur Étranger à un chargeur Français

Loi applicable au contrat d'affrètement conclu entre un français et un étranger. — Renonciation au privilège de l'article 14 du Code civil. — La clause attributive de juridiction emporte renonciation tacite à ce privilège. — Elle ne constitue pas une clause compromissoire.

Le contrat d'affrètement est devenu, par suite de la facilité des communications, un contrat international. Le cabotage tient encore, il est vrai, une grande place dans l'industrie des transports ; mais on ne saurait cependant comparer son importance à celle toujours croissante du trafic maritime international. Il n'est pas de port tant soit peu fréquenté dont les navires n'aient des relations avec les nations étrangères et les Compagnies de navigation ont établi des lignes suivies régulièrement par leurs paquebots, qui touchent ainsi dans différents ports appartenant le plus souvent à des nationalités diverses. Les vapeurs de la Société Générale des transports maritimes, par

exemple, partent de Marseille pour Barcelone, Tanger, Ténériffe, Rio-Janeiro, Santos, Montevideo et Buenos-Ayres et les paquebots de l'Orient-Pacific Line vont de Marseille à Sydney en touchant à Naples, Port-Saïd, Suez, Colombo, Fremantle, Adélaïde et Melbourne.

On s'explique dès lors les nombreux conflits de lois qui surgissent chaque jour en cette matière. Quelle sera, en effet, la loi applicable à ce contrat intervenu entre personnes de nationalités diverses, à ce contrat dans lequel le chargeur appartient à une nationalité différente de celle de l'armateur ?

Doit-on avec la doctrine et la jurisprudence françaises déclarer que la loi applicable sera la loi du lieu du contrat, la *lex loci contractus* ? C'est un principe général de notre droit que les contrats sont, quant au fond, régis par la loi du lieu où ils ont été passés. Appliquera-t-on cette règle au contrat d'affrètement ? « Au point de vue des parties, disent MM. Lyon-Caen et Renault, il est naturel d'appliquer à l'affrètement la loi du pays de la conclusion du contrat ; ce pays est d'ordinaire celui du port de départ. Il est naturel de penser que les parties ont pris cette loi en considération » (1). Mais il existe un grand nombre de cas où le véritable *locus contractus* est difficile à déterminer. Aussi certains préfèrent-ils au système français le système allemand ou hollandais qui dit que la loi applicable sera la loi du lieu d'exé-

(1) LYON-CAEN et RENAULT, *Traité de droit commercial*, t. V, n° 848, p. 616.

cution du contrat, la *lex loci solutionis*, la loi du pays « *in welchem die Obligation ihre wesentliche Wirkung äussere* », qui sera le lieu de destination.

Enfin ne devons-nous pas admettre le système anglais qui reconnaît bien qu'en principe la règle applicable aux contrats est la « *lex loci contractus* », mais considère qu'en matière d'affrètement les parties ont entendu se soumettre à la loi du pavillon du navire, *law of flag*.

Cet exposé rapide aura suffi, je crois, à faire entrevoir les difficultés sans nombre qui se présentaient quand il naissait des contestations entre chargeurs et armateurs de nationalités différentes. Il fallait trouver un remède à cette situation et ce remède, les armateurs l'ont trouvé en insérant dans leurs connaissements une clause aux termes de laquelle les contestations qui naîtront à l'occasion du transport des marchandises seront soumises au Tribunal du port de reste du navire. Cette clause, nous la trouvons dans le connaissement de presque toutes les Compagnies de navigation étrangères. C'est ainsi que l'article 17 du connaissement de la Compagnie de navigation générale italienne Florio Rubattino stipule que toute demande quelconque en dommages-intérêts pour cause d'avaries, manquant ou détérioration de la marchandise dirigée contre la Compagnie transporteur tant par l'expéditeur que par le destinataire « devra être portée pour la liquidation et l'adjudication du dommage devant le prêteur ou le Tribunal du chef-lieu du district d'attache du navire à vapeur dont le capitaine est estimé être responsable, la compé-

tence du Tribunal du lieu où la marchandise a été chargée ou consignée restant ainsi de commun accord exclue, et cela bien que, dans certains endroits, il existe des représentants de la dite Société ».

La question de savoir si la Compagnie de navigation étrangère, qui a inséré dans un connaissance une clause de ce genre, peut l'opposer valablement à un réclamateur français, s'est posée précisément au sujet d'un connaissance délivré par la Compagnie de navigation générale italienne Florio-Rubattino.

MM. Bernex frères, porteurs d'un connaissance de la Compagnie Florio, assignaient cette dernière devant le Tribunal de commerce de Marseille en paiement de dommages-intérêts pour la perte de 200 sacs de riz chargés sur un des navires de cette Compagnie. Celle-ci opposant aux demandeurs l'article 17 de son connaissance, qui attribuait compétence au tribunal du port d'attache du navire, en l'espèce le tribunal de Gênes ou de Livourne, demanda au tribunal de Marseille de se déclarer incompetent. Néanmoins le tribunal débouta la Compagnie Florio de ses fins en incompetence et le 19 décembre 1885 la Cour d'appel d'Aix confirma le jugement de Marseille.

Les deux degrés de juridiction proclamaient la nullité de la clause à l'égard d'un réclamateur français pour les deux motifs suivants :

1° La clause n'emporte pas pour les chargeurs ou les destinataires français renonciation tacite au bénéfice de l'article 14 du Code civil, une pareille renonciation ne pouvant s'induire que de faits assez précis.

pour que leur volonté ne prête à aucune équivoque. « Attendu, dit le Tribunal de Marseille, que vis-à-vis des Français la renonciation au bénéfice de l'article 14 C. c. susvisé n'étant point stipulée formellement en la dite clause, cette renonciation ne saurait être présumée. » (1) Et la Cour d'appel d'Aix s'appuie sur les mêmes considérants : « Attendu, dit-elle, que l'article 14 C. c. est pour le Français plaissant contre l'étranger le droit commun ; que le Français peut renoncer à ce privilège de juridiction ; que sa renonciation peut être tacite, mais ne doit être induite que de faits assez précis pour qu'aucun doute ne puisse naître sur sa volonté. » (2).

2° La clause attributive de compétence à un tribunal étranger constitue une clause compromissaire et est, par suite, nulle aux termes de l'article 1006 C. p. c. qui, comme nous l'avons déjà vu, exige nécessairement la désignation de l'objet du litige et le nom des arbitres. « Attendu, dit la Cour d'Aix, que l'article 27 du connaissement fût-il applicable à la cause, il constituerait une clause compromissaire, nulle aux termes de l'article 1006 C. p. c. ; qu'il ne précise ni le litige ni les juges qui doivent en connaître. » (3)

Tels étant ces arguments, devons-nous les considérer comme exacts ?

(1) Marseille, 17 juin 1885. *Rev. Internat. de Droit Maritime*, t. 1, p. 122.

(2) Aix, 19 décembre 1885. *Rev. Internat. de Droit Maritime*, t. 1, p. 294.

(3) Aix, 19 décembre 1885. *Rev. Internat. de Droit Maritime*, t. 1, p. 294.

Et d'abord est-il vrai, comme on le prétend, que la clause attributive de juridiction n'emporte pas renonciation tacite au bénéfice de l'article 14 du Code civil? Pour répondre à cette question d'une façon précise, il importe de faire un exposé succinct des principes posés par cet article 14.

Quand il s'élève entre un Français et un étranger une contestation dans laquelle l'étranger joue le rôle de défendeur, le législateur du Code civil, apportant une dérogation à la règle générale « *Actor sequitur forum rei* », permet au Français de citer son adversaire étranger devant les tribunaux français. C'est ce principe que consacre l'article 14 C. c. ainsi conçu : « L'étranger, même non résidant en France, pourra être cité devant les tribunaux français, pour l'exécution des obligations par lui contractées en France avec un Français ; il pourra être traduit devant les tribunaux de France, pour les obligations par lui contractées en pays étranger envers des Français. »

Quels sont les motifs qui ont pu amener le législateur à soumettre ainsi l'étranger à la juridiction de nos tribunaux, alors même que l'obligation a été contractée dans son pays ?

On a bien dit que par le seul fait d'avoir consenti à devenir le débiteur d'un Français, l'étranger était censé avoir renoncé à la compétence de ses juges naturels et avait, par conséquent, accepté de se soumettre à la juridiction française. Mais c'est là une présomption purement arbitraire : pourquoi admettre que l'étranger qui s'oblige envers un Français dans son pays renonce à ses juges naturels ?

On a cru trouver une explication dans ce fait que l'étranger ayant le droit de citer son débiteur français devant les tribunaux Français, l'article 14 n'était que la réciproque de l'article 15, qui permet aux étrangers de poursuivre les Français en France. Mais cette disposition de l'article 15 n'est point pour les étrangers un privilège ; qu'est-ce, en effet, sinon la consécration du principe général « *Actor sequitur forum rei* ».

Le véritable motif de l'article 14, il faut le rechercher dans le désir de protection des nationaux. Faire au Français une situation avantageuse, tel a été le but du législateur. Le demandeur Français, obligé d'aller soutenir un procès dans un pays parfois très éloigné, aurait eu à subir des frais considérables. Enfin, le législateur paraît n'avoir pas eu une grande confiance dans l'impartialité des juges étrangers.

Ceci posé, le Français demandeur peut-il valablement renoncer au privilège que lui confère l'article 14 ? En d'autres termes, quelle est la nature de cette disposition ? Est-ce une de ces règles d'ordre public, à l'application desquelles il est interdit de se soustraire, en vertu du principe que l'intérêt général doit l'emporter sur l'intérêt individuel et paralyser la liberté des conventions (art. 6 C. c.) ? N'est-ce pas, au contraire, une disposition qui n'a en vue que l'intérêt particulier du Français et à laquelle celui-ci est libre de renoncer ?

Nous pensons que l'article 14 n'est pas une disposition d'ordre public ; l'intérêt général n'est nullement intéressé dans la question. Comment l'ordre

public peut-il se trouver atteint par cela seul qu'un Français renonce à employer contre son débiteur étranger toutes les rigueurs que la loi Française met à sa portée. Au surplus, l'article 14 ne dit pas que l'étranger *devra* être poursuivi devant les tribunaux de France, mais qu'il *pourra* l'être. « Le texte de cette disposition, dit M. Fœlix, n'établit qu'une faculté pour le Français et non pas une obligation (1). »

Enfin, on comprendrait difficilement que le Français, qui peut renoncer à sa créance, se dépouiller par conséquent du droit principal, ne put renoncer à ce qui n'est qu'un accessoire, attaché à sa qualité de Français.

Il pourrait confier la solution du procès à de simples arbitres et on lui refuserait la faculté de revenir à la règle fondamentale : *Actor sequitur forum rei*, et de soumettre la question à une juridiction étrangère légalement et régulièrement instituée ! Cela n'est ni raisonnable ni possible. Aussi la Cour de cassation a-t-elle décidé depuis longtemps que « le droit attribué aux Français par les articles 121 de l'Ordonnance de 1629 et 14 du Code civil de traduire un étranger devant les tribunaux de France, pour les obligations par lui contractées en pays étranger, est une simple faculté, un privilège ; et, d'après les principes du droit commun, chacun peut renoncer à un privilège qui lui est personnel. » Il faut donc décider que le Français peut renoncer au bénéfice de l'article 14 du Code civil.

(1) Fœlix, *Droit International privé*, t. 1, p. 366.

Cette renonciation peut, conformément au droit commun, être expresse ou tacite. Elle peut être expresse et résultera, par exemple, d'une élection de domicile dans une localité du pays du débiteur étranger. Il en sera de même lorsque l'étranger avec lequel traite le Français stipule que les contestations à naître du contrat seront portées devant le tribunal de son propre domicile ou lorsque le Français souscrit en pays étranger une police d'assurance attributive de juridiction au *forum loci contractus*.

Mais, comme nous l'avons dit plus haut, la renonciation n'a pas besoin d'être expresse ; elle peut être tacite et s'induire des circonstances de nature à montrer que le Français a eu l'intention de renoncer à la juridiction des tribunaux de France. Il faudra toutefois que l'acte ou l'ensemble de faits d'où on veut faire résulter la renonciation manifeste une intention formelle en ce sens de la part du Français demandeur.

La renonciation ne peut se présumer : elle doit être certaine et non équivoque. C'est là une question de fait et non de droit, à l'égard de laquelle les tribunaux et les cours d'appel seront juges souverains. Il est, par suite, impossible de donner une énumération complète des cas dans lesquels les tribunaux pourront découvrir une renonciation implicite du Français au bénéfice de l'article 14. Les tribunaux apprécient souverainement les faits et circonstances d'où l'on prétend faire résulter la renonciation tacite et la doctrine ne saurait poser de règle absolue à cet égard. Ce qu'il convient donc de rechercher, c'est si

le fait par le Français d'avoir accepté un connaissement contenant la clause attributive de juridiction à un tribunal étranger implique de sa part une renonciation au bénéfice de l'article 14.

Dans l'affaire Bernex frères contre la Compagnie de navigation italienne Florio-Rubattino, le tribunal de commerce de Marseille déclara que la clause du connaissement d'une Compagnie de navigation étrangère attribuant compétence au tribunal du lieu de reste du navire n'emportait pas pour les chargeurs et destinataires Français renonciation tacite au bénéfice de l'article 14 C. c. Les juges de Marseille prétendaient que la clause n'avait d'effet que vis-à-vis des nationaux de la Compagnie, mais que « vis-à-vis des Français la renonciation au bénéfice de l'article 14 susvisé, n'étant point stipulée formellement en la dite clause, ne saurait être présumée. » Et la Cour d'appel d'Aix, s'appuyant sur les mêmes motifs, déclara que « la renonciation ne devait être induite que de faits assez précis pour qu'aucun doute ne puisse naître sur la volonté du Français demandeur » et que l'article 27 du connaissement de la Compagnie Florio ne réglait qu'une question de compétence entre tribunaux italiens.

Il semblerait donc que les juges du fond étant souverains appréciateurs, la question eut dû être tranchée en l'espèce et dans un sens défavorable à la Compagnie défenderesse ; il n'en a cependant pas été ainsi.

La jurisprudence de la Cour de cassation admet bien que les juges du fait interprètent souveraine-

ment les conventions qui leur sont soumises. Ce pouvoir d'interprétation doit toutefois s'exercer dans des limites raisonnables, c'est-à-dire sous la condition que le juge ne dénature pas la convention qu'il s'agit d'interpréter. Et la Cour de cassation admet qu'une décision peut être cassée quand elle dénature le sens d'une clause claire et précise, de façon à en modifier les effets ou à lui refuser ses effets légaux.

Or, dans l'espèce qui nous occupe, la clause litigieuse n'était-elle pas claire ? Elle contenait l'engagement pour tout expéditeur ou destinataire de porter devant les tribunaux désignés du pays de la Compagnie de navigation étrangère stipulante toutes les actions relatives au transport des marchandises. Pourquoi donc cette distinction entre les réclameurs Français et les réclamateurs appartenant à la même nationalité que la Compagnie ? En disant que les destinataires Français étaient exemptés de cette obligation et continuaient à pouvoir agir en vertu de l'article 14 devant nos tribunaux, les juges du fond n'ont-ils pas dénaturé la convention et violé la loi du contrat ?

La Cour de cassation a pensé que le tribunal de Marseille et la Cour d'Aix avaient dépassé leur rôle d'interprètes et dénaturé la convention en ne voulant pas voir dans la clause litigieuse une renonciation tacite au bénéfice de l'article 14. Aussi a-t-elle cassé l'arrêt de la Cour d'Aix en se basant sur les motifs suivants : « Attendu que les termes de cette clause ne présentent ni ambiguïté, ni difficulté d'interpréta-

tion ; qu'ils sont généraux et absolus ; qu'ils attribuent compétence à des tribunaux déterminés, sans distinguer entre les contestations qui peuvent relativement à la marchandise s'élever entre la Compagnie et des Italiens ou des personnes de nationalité différente ; qu'une pareille clause n'est point contraire à l'ordre public et qu'il est loisible au Français de renoncer à l'avance à la faculté que lui confère l'article 14 de citer l'étranger devant les tribunaux Français pour l'exécution des contrats passés entre eux, » et plus loin ; « Attendu qu'en restreignant arbitrairement l'application de la clause litigieuse, en décidant qu'elle ne pouvait avoir d'effet qu'entre étrangers et que les tribunaux français étaient compétents en l'espèce pour statuer sur le litige, l'arrêt attaqué a dénaturé la convention ; qu'il a donc violé les dispositions de l'article 1134 C. c. et faussement appliqué celles de l'article 14 du même Code. »

Nous nous rallierons donc à l'opinion de la Cour suprême et verrons avec elle dans la clause du connaissance attributive de juridiction à un tribunal étranger une renonciation tacite pour le Français porteur du connaissance à invoquer le bénéfice de l'article 14 (1).

Mais ce n'est point là, comme nous l'avons vu plus haut, le seul moyen que l'on ait fait valoir contre la validité de la clause attributive de juridiction.

(1) En ce sens, Rennes, 4 mai 1891, *Rev. int. du dr. marit.* 1891-1892, p. 15 ; trib. co, Marseille, 7 décembre 1894, *ibid.* 1894-1895, p. 602. — Cass., 1^{er} février 1898, *ibid.* 1897-1898, p. 605.

Cette clause, a-t-on dit, constitue une clause compromissoire et, comme telle est nulle aux termes de l'article 1006 C. p. c. La Cour d'appel d'Aix, dans l'affaire Bernex contre la Compagnie Florio-Rubattino, déclarait qu'en admettant même que l'article 27 du connaissance attributif de juridiction constitue une renonciation tacite à l'article 14 C. c. « il constituerait une clause compromissoire, nulle aux termes de l'article 1006 C. p. c. ; qu'il ne précise ni le litige ni les juges qui doivent en connaître ».

Il nous est d'autant plus facile de réfuter cette opinion de certains tribunaux que nous avons montré dans le chapitre précédent la différence qui existe entre la clause attributive de juridiction et la clause compromissoire.

Ce que la doctrine et la jurisprudence ont considéré comme défendu par l'article 1006 C. p. c., c'est la clause générale par laquelle on renvoie devant des arbitres, qui ne sont même pas désignés, toutes les difficultés encore indéterminées pouvant naître du contrat. Il n'existe aucun rapport entre une convention de cette nature et celle qui, entre différents tribunaux investis de l'autorité publique soit à l'étranger, soit en France, choisit, à l'exclusion des autres, ceux devant lesquels seront portées les actions qui naîtront du transport des marchandises effectué par une Compagnie étrangère. Or, ici, le Français, en renonçant à invoquer l'article 14 C. c., ne renonce pas à saisir une juridiction véritable au profit d'arbitres, mais simplement les tribunaux français au profit des tribunaux étrangers. « En renonçant au béné-

fice de l'article 14, dit M. Lyon-Caen, on n'exclut pas la compétence d'une juridiction véritable ; on renonce seulement à saisir les tribunaux de France pour rendre compétents les tribunaux étrangers » (1).

Ne pourrait-on pas considérer les juges étrangers comme de simples arbitres ? Avant de répondre à cette question, il faut se demander si un tribunal peut être appelé à jouer le rôle d'arbitre. On est aujourd'hui d'accord pour déclarer qu'un tribunal ne peut recevoir le pouvoir de prononcer comme arbitre sur une contestation qui divise deux parties ; les tribunaux décident même, qu'une pareille convention est nulle comme contraire à l'ordre public. Les juges étrangers ne sauraient donc être considérés comme de simples arbitres. C'est d'ailleurs l'avis de M. Lyon-Caen, qui nous dit que « malgré la légitime confiance que doivent inspirer les tribunaux français, surtout quand il s'agit d'un procès entre un Français et un étranger, il est vraiment impossible de considérer par rapport aux juges français les juges étrangers comme de simples arbitres » (2).

Ainsi tombe l'argumentation de la Cour d'Aix et des tribunaux qui, avec elle, voient dans la clause attributive de juridiction à un tribunal étranger une clause compromissaire. Et d'ailleurs, pourquoi étendre l'article 1006 ? « L'article 1006, nous dit M. Chausse, est assez difficile à justifier ; raison de plus pour ne pas étendre la disposition rigoureuse

(1) LYON-CAEN, *Revue critique*, 1886, p. 345.

(2) *Ibid.*

de ce texte à des hypothèses autres que celles que le législateur avait en vue, alors surtout que les motifs de la loi ne justifient pas cette extension » (1).

Nous admettons donc avec la Cour de cassation que la clause par laquelle les parties attribuent compétence à un tribunal étranger « n'offre point les caractères d'une clause compromissaire par laquelle les parties, répudiant d'avance la juridiction des tribunaux ordinaires, conviendraient de soumettre à des arbitres la connaissance de contestations indéterminées » (2).

(1) CHAUSSE, *Revue Critique*, 1886, p. 673.

(2) *Revue internat. de dr. marit.*, t. III, p. 657.

CHAPITRE III

Validité de la clause dans certains pays étrangers

§ 1. — *Angleterre*

La clause attributive de juridiction ne saurait, en Angleterre, présenter une grande utilité dans un connaissement créé entre parties anglaises, car dans ce pays les contestations qui peuvent s'élever relativement à des affaires maritimes sont soumises à une seule juridiction, la Cour d'Amirauté. Toutefois les causes dont l'objet litigieux est inférieur à 300 livres sterling sont déférées de droit à la juridiction des Cours de Comté ; si cependant il intervient à cet effet, une convention spéciale entre les parties intéressées, ces actions peuvent aussi être transférées devant la Cour d'Amirauté. Il y aura donc là une clause attributive de juridiction.

Quant à la clause insérée dans un connaissement délivré par un transporteur étranger à un chargeur anglais et attribuant compétence au tribunal du transporteur, la jurisprudence anglaise en admet la

validité, car elle a toujours admis que le contenu du contrat d'affrètement fait la loi des parties.

§ 2. — *Egypte*

L'article 9 du règlement d'organisation judiciaire porte que « les tribunaux de la Réforme connaîtront seuls de toutes les contestations, en matière civile et commerciale, entre indigènes et étrangers et entre étrangers de nationalité différente, en dehors du statut personnel ». Cette compétence est d'ordre public. Il ne saurait donc être loisible aux particuliers, comme l'a déclaré la Cour d'appel d'Alexandrie (1), d'intervertir l'ordre de ces juridictions et de substituer, en matière de contestations mixtes, à la juridiction mixte exclusivement compétente, un tribunal dépendant de l'un des autres ordres de juridiction existant dans le pays, pas plus qu'il ne saurait leur être permis de convenir de clauses prorogatoires de juridiction, qui auraient pour effet de dessaisir d'une manière générale et absolue les tribunaux mixtes pour déférer la connaissance de contestations nées sur les faits accomplis ou des engagements pris en Egypte à des tribunaux établis à l'étranger. La clause d'un connaissance, attribuant compétence au tribunal du port d'attache d'une Compagnie de navigation étrangère pour toutes les contestations pouvant

(1) Alexandrie, 25 mai 1892, *Rev. int. de dr. marit.* 1892-1893, p. 146.

naître de la convention, ne saurait soustraire la connaissance du litige au tribunal mixte.

On avait essayé d'invoquer en faveur de la validité de la clause le § 5 de l'article 35 du Code de procédure qui dispose que l'élection d'un domicile pour l'exécution d'un contrat est attributive de compétence. Mais la Cour d'Alexandrie a répondu à celà que « si l'élection d'un domicile pour l'exécution d'un contrat est attributive de compétence, l'élection du domicile, aux termes de l'article 35, § 5, laisse toujours subsister le choix entre le tribunal du domicile réel et le tribunal du domicile élu ; qu'elle est, en outre, présumée faite dans l'intérêt du demandeur qui peut y renoncer et poursuivre quand même le défendeur devant le tribunal compétent d'après les règles du droit commun, ce qui fait que l'élection d'un domicile à l'étranger, à la différence de la prorogation, qui est toujours exclusive de la compétence de tout autre tribunal que celui prorogé, n'entraîne pas comme effet nécessaire la conséquence de dessaisir un tribunal mixte de la connaissance d'un litige dont celui-ci aurait été complètement saisi ».

§ 3. — Grèce

L'article 28 du Code grec correspondant à l'art. 14 du Code civil français, admet, dans un but de protection pour ses nationaux, que, dans le cas où un Grec actionne un étranger devant les tribunaux grecs pour une obligation contractée en pays étranger, les tribunaux Grecs sont compétents. Mais on déclare, comme

on l'a fait pour l'article 14, que cette compétence est tout à fait exceptionnelle, a été édictée uniquement en vue de protéger les Grecs, et on reconnaît aux Grecs, qui ont contracté en pays étranger avec des étrangers, le droit de renoncer à la juridiction des tribunaux de leur pays, en se soumettant d'avance, par une clause expresse, à la juridiction exclusive des tribunaux du pays dans lequel ils ont contracté.

La Cour d'appel d'Athènes a décidé, en 1889, (1) que la clause contenue dans l'article 22 du connaissement (de la Compagnie Fraissinet) qui porte que « en cas de difficultés, toutes demandes et actions judiciaires seront portées devant le tribunal de Marseille, à l'exclusion de tout autre » fixe la compétence de ce tribunal et exclut celle des tribunaux grecs.

§ 4. — *Italie*

L'article 872 du Code de commerce italien dispose, dans son deuxième paragraphe, que les actions qui résultent du contrat de transport peuvent être portées devant l'autorité judiciaire du lieu où réside un représentant du transporteur. La Cour de cassation de Naples a reconnu que cette disposition de la loi était applicable non seulement aux transports terrestres, mais encore aux transports maritimes, et ne constituait pas une disposition d'ordre public, ce qui permettait aux parties d'y déroger par convention

(1) *Journal de jurisprudence grecque et française*, t. IX, p. 16.

expresse. L'article 872 dit, en effet, que les actions dérivant du contrat de transport *peuvent* être proposées; il ne s'agit donc pas d'une disposition impérative, d'ordre public, et le mot *peuvent*, dont s'est servi le législateur, indique bien qu'il s'agit là d'une pure faculté, à laquelle il est permis de déroger par des stipulations particulières.

La Cour de cassation de Naples a, en conséquence, validé le 5 avril 1886 (1) l'article 29 des connaissements de la Compagnie de navigation générale italienne Florio-Rubattino, qui attribuait compétence aux tribunaux du port d'attache du navire. Et le 16 avril 1898 (2), la même Cour a cassé un jugement repoussant un déclinatoire d'incompétence proposé par la même Compagnie, qui avait été assignée devant le tribunal de Reggio, alors qu'elle aurait dû l'être devant celui de Palerme.

La clause attributive de juridiction forme aujourd'hui l'article 27 du connaissement de la Compagnie Florio, ainsi conçu : « Tanto lo speditore quanto il ricevitore volendo agire in giudizio contro la Società dovranno convenir la nanti l'autorità giudiziaria della Sedè compartimentale della Società cui appartiene il piroscalo che a trasportato o doveva trasportare le cose dannegiate, avariate, deprezzate, mancanti o perdute; rinunziando espressamente tanto lo speditore come il ricevitore ed ogni altro interessato nel

(1) Cass. Naples, 5 avril 1886. LEGGE, 1886, t. 2, p. 161.

(2) Cass. Naples, 16 avril 1898, *Rev. int. du dr. marit.* 1898-1899, p. 294.

carico, alla competenza di qualunque altra autorità giudiziaria ».

§ 5. — *Suède*

Le Code maritime suédois de 1891 prévoit lui-même le cas où les parties dérogeront aux règles de la compétence. Après avoir disposé dans son article 323 que si une contestation s'élève, elle sera jugée par le tribunal de la ville où l'armateur a son domicile ou de celle où le navire se trouve, le législateur a édicté un article 324 ainsi conçu : « Les parties sont libres de déroger à l'article 323 si elles sont d'accord pour porter leur différent devant un autre tribunal ».

DEUXIÈME PARTIE

Des effets de la clause

La validité de la clause attributive de juridiction étant reconnue par nos tribunaux, il importe maintenant de déterminer quels sont les effets que produit cette stipulation.

La première question que nous aurons à résoudre sera celle de savoir à qui la clause est opposable. Pourra-t-elle être opposée seulement au chargeur qui l'a acceptée ? N'est-elle pas également opposable au destinataire ? Ce sera là l'objet d'un premier chapitre.

Mais qui peut invoquer la clause ? Qui peut l'opposer ? Faut-il reconnaître ce droit au transporteur seul, dans l'intérêt de qui elle a été stipulée ? S'applique-t-elle dans le seul cas d'une instance principale ? Ne s'appliquera-t-elle pas au cas de pluralité de défendeurs ou d'appel en garantie ? Tout autant de questions que nous aurons à résoudre dans un deuxième chapitre.

Nous déterminerons dans un troisième chapitre le

champ d'application de la clause, les actions au sujet desquelles elle pourra être invoquée.

Nous fixerons enfin dans un dernier chapitre le moment de la procédure auquel doit être proposée l'incompétence résultant de la clause.

CHAPITRE PREMIER

A qui la clause peut-elle être opposée ?

La clause peut être opposée au chargeur. Elle peut être opposée au destinataire. Elle leur est opposable malgré les irrégularités du connaissement. Elle peut être opposée au consignataire de la cargaison.

Lorsqu'à la suite du transport, des avaries sont survenues aux marchandises ou qu'un retard a été apporté dans la livraison, le transporteur peut être poursuivi en justice pour n'avoir pas rempli les conditions du transport dont il s'est chargé.

Cette action peut être intentée par l'expéditeur. On a essayé cependant de lui dénier ce droit, en prétendant que le destinataire, devenu par la vente propriétaire des marchandises expédiées, pouvait seul intenter contre le transporteur une action en responsabilité pour perte ou retard. Le principal argument, qui avait servi à édifier cette théorie, était tiré de l'article 100 du Code de commerce, qui dispose que « la marchandise sortie du magasin du vendeur ou de l'expéditeur voyage, s'il n'y a convention contraire,

aux risques et périls de celui à qui elle appartient, sauf son recours contre le commissionnaire et le voiturier chargés du transport. »

Ce système ne pouvait être accepté. En effet, c'est entre l'expéditeur et le transporteur que se forme le contrat de transport. On ne saurait refuser à l'expéditeur, partie contractante, le droit d'assurer l'exécution du contrat. Quant à l'article 100 C. co., il règle non pas les rapports de l'expéditeur et du voiturier, mais ceux du vendeur et de l'acheteur. Le voiturier n'a pas à se préoccuper de savoir qui supportera les risques. Il n'a qu'une obligation : effectuer le transport dans les conditions convenues, c'est-à-dire en veillant à la conservation des marchandises qui lui ont été confiées. L'inexécution de cette obligation engagera sa responsabilité vis-à-vis de celui avec qui il a contracté. L'expéditeur, qui a confié le transport de marchandises à une Compagnie de navigation, peut donc assigner cette Compagnie, si elle manque à l'exécution du contrat de transport.

Le litige sera porté devant un des trois tribunaux dont l'article 420 C. p. c. établit la compétence, à moins que les parties n'aient fixé par avance le tribunal qui devra en connaître. Il arrive souvent, comme nous l'avons vu, que le connaissance, qui constate le contrat de transport, renferme une clause attributive de compétence à un tribunal déterminé ; cette clause sera-t-elle opposable à l'expéditeur ? La Compagnie de navigation, assignée par l'expéditeur pour perte, avaries ou retard, devant un tribunal autre que le tribunal désigné, pourra-t-elle soulever

une exception d'incompétence basée sur cette clause de son connaissance ?

Une réponse affirmative s'impose. L'expéditeur et le transporteur, en rédigeant le connaissance, ont fixé les conditions du transport. Or, nous avons déjà démontré dans un chapitre précédent que si l'article 281 C. c. indiquait les mentions essentielles que doit contenir tout connaissance, il n'enlevait pas aux parties la faculté d'insérer dans ce titre toutes les stipulations qu'il leur plaît, pourvu toutefois qu'elles ne soient point contraires à l'ordre public. L'expéditeur pourra donc se voir opposer par le transporteur la clause du connaissance attributive de compétence à un tribunal désigné, clause donc nous avons établi la validité. Il sera tenu d'assigner la Compagnie de navigation devant le tribunal de son siège social ou devant celui du port d'attache du navire transporteur, en un mot devant le tribunal désigné dans le connaissance.

Cette clause sera-t-elle opposable au destinataire des marchandises ?

L'expéditeur, en formant le contrat de transport, a stipulé non seulement pour lui, mais encore au profit du destinataire, conformément à l'article 1121 du Code civil, qui permet de stipuler pour un tiers, lorsque telle est la condition d'une stipulation que l'on fait pour soi-même. Or, n'est-il pas évident, comme le dit M. Duverdy, (1) que l'expéditeur qui

(1) DUVERDY, *Traité du contrat de transport par terre*, n° 92, p. 127.

convient que les marchandises seront remises en tel lieu et à telle personne, stipule dans l'intérêt de cette personne ? Et la Cour de Douai a jugé le 26 août 1882 (1) que, bien que la lettre de voiture ne forme contrat qu'entre l'expéditeur et le voiturier, le destinataire peut réclamer directement de ce dernier l'exécution de toutes les obligations naissant en sa faveur du contrat, le principe de son action directe se trouvant dans l'article 1121 C. c.

C'est d'ailleurs l'opinion des auteurs : « L'expéditeur, nous dit encore M. Duverdy (2), ayant stipulé dans l'intérêt du destinataire comme dans le sien, le destinataire peut agir en vertu de cette stipulation et des droits qu'elle lui crée. Il peut donc réclamer au voiturier l'exécution du contrat de transport et des obligations qui en dérivent ». MM. Lyon-Caen et Renault s'expriment de la même manière : « Le droit d'agir contre le voiturier ou le commissionnaire de transport, disent-ils (3), appartient à la fois à l'expéditeur et au destinataire. L'expéditeur tire directement son droit du contrat dans lequel il a été partie. Quant au destinataire, l'action en responsabilité lui appartient, parce que c'est pour lui que l'expéditeur a stipulé comme condition du contrat que l'expéditeur faisait pour lui-même ».

Tout ce qui vient d'être dit des droits du destina-

(1) Cour d'appel de Douai, 26 août 1882, D. 1885, 1, 241.

(2) DUVERDY, *Op. cit.*

(3) LYON-CAEN et RENAULT, *Traité de droit commercial*, t. 3, n° 629.

taire dans le transport terrestre s'appliquera incontestablement au transport par mer. On sait, en effet, que le connaissement ne fait que jouer dans le transport par mer le rôle que joue dans le transport par terre la lettre de voiture.

L'expéditeur a stipulé pour le destinataire en signant le connaissement et cette stipulation, le destinataire l'accepte implicitement en recevant le connaissement qui lui est, soit remis, soit endossé par le chargeur, et en demandant l'exécution du contrat, qui le lie désormais au même titre que l'expéditeur et le transporteur. En acceptant le connaissement et en se présentant porteur de cet acte pour réclamer la marchandise, le destinataire accepte par cela même de se substituer à l'expéditeur vis-à-vis de la Compagnie de transport. Il a donné son adhésion au contrat et agit en vertu du titre qui constate ce contrat. Il doit être, par suite, soumis à l'exécution des clauses licites qui y sont insérées. Et cela sans qu'il y ait lieu de distinguer entre les clauses qui seront avantageuses pour lui et celles qui seront désavantageuses. On ne saurait lui reconnaître le droit d'invoquer certaines clauses qui lui seraient favorables et de repousser comme ne lui étant pas applicables les conditions de ce même contrat qui pourraient offrir pour lui quelque désavantage.

Le destinataire doit donc respecter les clauses et conditions que le chargeur a fait insérer dans son intérêt propre et au nombre desquelles il faut ranger la clause qui attribue compétence à un tribunal déter-

miné pour la solution des litiges naissant du contrat de transport.

Cette clause, dont la validité n'est plus discutée, pourra être invoquée par la Compagnie de navigation qui l'a insérée dans ses connaissements vis-à-vis du destinataire et ce dernier sera obligé d'assigner la Compagnie devant le tribunal accepté par le chargeur.

La jurisprudence est aujourd'hui complètement fixée en ce sens et la Cour de Cassation déclare chaque fois qu'elle est saisie de la question « que les stipulations du contrat intervenu entre le chargeur et le transporteur profitent et s'imposent au destinataire qui, agissant en vertu du connaissement, est soumis à l'exécution des clauses licites qui y sont insérées et, en particulier, de celle qui attribue compétence exclusive à un tribunal désigné pour les contestations relatives au contrat de transport. »

La Cour d'Alger a jugé cependant, le 7 février 1891 (1) que la clause d'un connaissement de la Compagnie générale transatlantique, qui attribuait compétence au tribunal de commerce du lieu où ce connaissement avait été créé, ne liait que le chargeur et la Compagnie de transports maritimes et ne produisait aucun effet à l'égard du destinataire.

Cette clause, déclarait la Cour d'Alger, lie le chargeur et la Compagnie qui l'ont signée ; mais elle est étrangère au destinataire et ne saurait être invoquée

(1) Alger, 7 février 1891, *Rev. Internat. du Dr. Marit.* 1891-1892, p. 23.

contre lui. Le chargeur n'a reçu aucun mandat ni légal ni conventionnel du destinataire pour consentir à son encontre la clause en question et apporter une dérogation aux lois de compétence. Quand il intervient dans la création du connaissement, le chargeur représente bien le destinataire : mais il ne le représente que pour obliger le transporteur à faire ensuite remise de la marchandise au destinataire contre paiement du fret par celui-ci. Son mandat est donc défini et limité et ne saurait être étendu à des stipulations auxquelles le destinataire demeurerait étranger, telles que la clause attributive de juridiction.

Mais cette argumentation, fondée sur une représentation limitée à certaines stipulations du destinataire par le chargeur, doit tomber devant les principes que nous avons exposés plus haut. L'expéditeur, avons-nous dit, en stipulant pour lui, stipule également pour le destinataire et toutes les clauses licites du connaissement sont opposables à ce dernier, qu'elles lui soient ou non favorables. Et nous avons vu que si c'était l'avis des auteurs, c'était celui de la jurisprudence. En conséquence la Cour suprême a cassé, le 19 octobre 1891 (1), l'arrêt de la Cour d'Alger, en déclarant à nouveau « que les stipulations du contrat intervenu entre le chargeur et le transporteur profitent et s'imposent au destinataire qui, agissant en justice en vertu du connaissement, est soumis à l'exécution des clauses licites qui y sont

(1) Cass. 19 octobre 1891, *Rev. intern. du dr. marit.* 1891-1892, p. 385.

insérées ; qu'en conséquence la Compagnie transatlantique, assignée par Esbérard à raison de manquants dans les marchandises transportées, était fondée à décliner la compétence du Tribunal de commerce de Bône, devant lequel l'assignation avait été délivrée, et à réclamer le renvoi devant le Tribunal de commerce de Bordeaux », lieu où le connaissement avait été créé.

C'est donc le connaissement qui déterminera les droits et obligations du destinataire vis-à-vis du transporteur. Et le destinataire sera, par suite, obligé de se soumettre comme l'expéditeur, à la clause attributive de juridiction qui aura été insérée dans ce titre.

Nous avons supposé jusqu'à présent que les réclameurs, expéditeur ou destinataire, agissaient en vertu d'un titre régulier, d'un connaissement conforme aux prescriptions des articles 281 et 282 C. co. Or, il peut arriver que quelqu'une des mentions énumérées ou des formalités édictées par ces textes fasse défaut ou n'ait pas été accomplie. Quels seront les effets de ce connaissement ? Les clauses de ce titre irrégulier seront-elles opposables aux parties et, dans notre hypothèse, celles-ci seront-elles tenues de respecter la clause attributive de juridiction insérée dans un connaissement irrégulier comme elles étaient tenues de respecter la même clause insérée dans un connaissement régulier ?

« Le connaissement, nous dit l'article 281 C. co., doit exprimer la nature et la quantité ainsi que les espèces ou qualités des objets à transporter. Il indi-

que le nom du chargeur, le nom et l'adresse de celui à qui l'expédition est faite, le nom et le domicile du capitaine, le nom et le tonnage du navire, le lieu du départ et celui de la destination. Il énonce le prix du fret. Il présente en marge les marques et numéros des objets à transporter ». Telle est la liste des mentions que doit contenir tout connaissement.

L'omission d'une quelconque de ces mentions devra-t-elle entraîner la nullité du connaissement ? Non : aucune de ces mentions n'est prescrite à peine de nullité. Cette solution était admise depuis longtemps pour le transport terrestre ; l'article 102 C. co., ne dit pas que les énonciations qu'il contient doivent se trouver, à peine de nullité, dans la lettre de voiture. Et on peut adopter la même solution pour le transport par mer, puisque l'article 281 C. co. conforme en cela à l'article 102 C. co. ne frappe pas de nullité le connaissement dépourvu d'une des mentions qu'il prescrit.

Il faudra toutefois distinguer entre les énonciations substantielles et non substantielles. Ce soin sera laissé aux tribunaux qui « apprécieront d'abord, dit M. Desjardins, (1) si la pièce n'est pas à ce point dépourvue d'énonciations substantielles qu'elle ne puisse plus assurer les droits respectifs des parties. »

Le connaissement, dépourvu d'une mention essentielle, constituera un document informe et sa nullité sera certaine. Si, au contraire, la mention omise est une mention non substantielle, le connaissement sim-

(1) DERJARDINS. *Droit commercial maritime*, t. IV, n° 918.

plement irrégulier fera preuve complète sur les points qu'il constate et on suppléera à la mention omise comme si le connaissement n'existait pas. Ce titre n'est, en effet, qu'un moyen de preuve et son existence n'est pas nécessaire pour la validité du contrat de transport. C'est ce qui explique que parfois il n'ait pas été dressé de connaissement. La preuve du contrat se fera dans ce cas par tous les moyens de preuve admis en matière commerciale, par exemple par la facture des marchandises chargées, par les lettres des correspondants annonçant le chargement, etc. Puisque l'on peut suppléer à l'absence de connaissement à l'aide de ces modes de preuve, à plus forte raison pourra-t-on, grâce à eux, suppléer aux quelques mentions qui feraient défaut dans ce titre. C'est ainsi qu'on aura recours aux usages, lorsque les parties ont omis d'indiquer le prix du fret, énonciation qui n'est certainement pas substantielle.

Le connaissement sera donc valable et obligatoire pour les parties s'il réunit les conditions substantielles destinées à assurer leurs droits respectifs et l'absence d'une des mentions non substantielles prescrites par l'article 281 ne les empêchera pas d'être soumises aux clauses licites de ce titre, par conséquent à la clause attributive de juridiction.

La question s'est posée d'ailleurs devant les divers degrés de juridiction. M. B. Sévère avait chargé sur un navire de la Compagnie Marseillaise de navigation à vapeur vingt-deux fûts de bière, pour être transportés à Propriano et délivrés à MM. Mariani frères à Sartène. Le connaissement, dressé à Marseille le 24

juillet 1896 et destiné à constater le contrat de transport et en fixer les conditions, renfermait un article 22 qui attribuait compétence pour toutes les demandes ou actions judiciaires à naître du contrat au tribunal de commerce de Marseille, à l'exclusion de tout autre.

A la réception des marchandises, MM. Mariani, ayant constaté que trois fûts avaient été vidés en partie soit au cours du voyage, soit au départ ou à l'arrivée, assignèrent la Compagnie Marseillaise à raison de ces manquants devant le tribunal de commerce de Sartène. La Compagnie, se basant sur l'article 22 du connaissement, demanda, mais en vain, à ce tribunal de se déclarer incompétent. Cette décision fut ensuite confirmée par la Cour d'appel de Bastia, qui repoussa le déclinatoire proposé par la Compagnie pour plusieurs motifs parmi lesquels celui-ci, à savoir « que le connaissement n'était pas régulier, parce qu'il n'indiquait ni le nom, ni le domicile du capitaine ».

Mais le nom et le domicile du capitaine sont-ils des mentions substantielles, dont l'absence ferait du connaissement un document informe et empêcherait les parties d'exercer leurs droits respectifs ? Assurément non : le connaissement sera simplement irrégulier et fera preuve de son contenu à l'égard des parties.

Aussi la Cour de cassation a-t-elle annulé le 23 février 1898 (1) l'arrêt de la Cour de Bastia en

(1) Cass. 23 février 1898, *Rev. Intern. du droit marit.* 1897-1898, p. 609.

déclarant « que le connaissement est valable et obligatoire pour les parties, s'il réunit les conditions substantielles destinées à assurer leurs droits respectifs, bien qu'il ne satisfasse pas à toutes les exigences de l'article 281 C. c., dont les dispositions ne sont pas prescrites à peine de nullité. » Et elle a confirmé quelques mois après sa jurisprudence en cassant le 28 juillet 1898 (2) un nouvel arrêt de Bastia, qui avait refusé d'appliquer une clause attributive de juridiction sous le prétexte que le connaissement où elle était renfermée n'était pas opposable au destinataire, parce qu'il n'indiquait ni le nom du navire, ni celui du capitaine.

Le connaissement, auquel manque une énonciation, reconnue par les tribunaux non substantielle, conserve donc son efficacité à l'égard des parties qui pourront, par suite, se voir opposer les clauses contenues dans ce titre, parmi lesquelles la clause attributive de compétence.

La Cour de Bastia avait, en outre, débouté la Compagnie marseillaise de ses fins en incompetence pour deux autres motifs se rattachant à la régularité du connaissement et dont l'un était l'inexistence d'un des exemplaires prescrits par l'article 282 C. co. et l'autre, l'absence de signature de la part du capitaine. Est-il exact que de telles irrégularités enlèvent au connaissement sa force probante et permettent, en conséquence, aux parties de se soustraire à l'exécution des clauses qui y sont insérées ?

(2) Cass., 28 juillet 1898, *Rev. Intern. du droit marit.* 1898-1899, p. 326.

L'article 282 C. co. nous dit dans son paragraphe premier : « Chaque connaissance est fait en quatre originaux au moins : un pour le chargeur, un pour celui à qui les marchandises sont adressées, un pour le capitaine, un pour l'armateur du bâtiment ». Cette formalité n'a jamais été considérée comme prescrite à peine de nullité. A l'heure actuelle, un grand nombre de capitaines ne dressent les connaissances qu'en triple et même en double, un exemplaire étant réservé au capitaine et à l'armateur, et l'autre au chargeur et au destinataire. Et tout le monde admet que le connaissance ne perdra pas son efficacité à l'égard des parties à raison de l'insuffisance du nombre de ses exemplaires. « On ne saurait, disent MM. Lyon-Caen et Renault (1), refuser au connaissance la force probante que lui attribue l'article 283 C. co. sous le prétexte qu'il n'a pas été dressé en quatre originaux au moins ». C'est aussi l'avis de la Cour de cassation, puisqu'elle a réformé l'arrêt de Bastia qui s'était basé pour repousser le déclinatoire proposé par la Compagnie de transport sur ce que le connaissance avait été dressé seulement en trois originaux.

Mais devons-nous admettre la même solution au cas où le connaissance n'est pas conforme aux prescriptions du paragraphe 2 de l'article 282, qui exige que les quatre originaux soient signés par le chargeur et par le capitaine ?

(1) LYON-CAEN et RENAUT, *Traité de Droit Commercial*, t. 5, n. 707.

La plupart des auteurs décident que le connaissement auquel fait défaut la signature du chargeur et signé seulement du capitaine, fait preuve de son contenu à l'égard du chargeur et, par conséquent, du destinataire. Cette formalité n'est pas substantielle : l'article 282 C. co. exige bien que les originaux soient signés par le capitaine et par le chargeur, mais il ne prescrit pas cette formalité à peine de nullité.

Au surplus, la signature du chargeur ne peut être considérée comme essentielle. Qu'est-ce, en effet, que le connaissement, sinon un récépissé délivré par le capitaine? Or, un titre de cette nature n'a besoin d'être signé que de celui de qui il émane et il n'est pas nécessaire qu'il soit revêtu de la signature du chargeur auquel il est délivré. D'ailleurs, l'acceptation du connaissement par le chargeur n'équivaut-elle pas à sa signature? La Cour de cassation l'a pensé ainsi, puisqu'elle a rejeté, le 24 juillet 1883 (1), un pourvoi formé contre un arrêt de Rouen du 26 avril 1882 qui déclarait « que les articles 281 et 282 C. co. ne prononcent pas la peine de nullité et que la signature du chargeur n'est pas une formalité substantielle; que cette signature se trouve en quelque sorte suppléée par l'acceptation que fait le chargeur des connaissements qui lui sont remis soit pour lui, soit pour les destinataires de la marchandise ».

Tous les auteurs ne sont cependant pas de cet avis: il nous suffira de citer MM. Lyon-Caen et Renault, qui disent que « le défaut de signature du chargeur

(1) Cass. 24 juillet 1883, D. 84, 1, 417.

autorise le chargeur ou le réceptionnaire à repousser la preuve que le capitaine veut tirer du connaissance pour établir les conditions de l'affrètement (1).» En pratique le connaissance ne porte que bien rarement la signature du chargeur. Une clause imprimée déclare le plus souvent que le défaut de cette signature ne préjudiciera pas à la valeur des autres clauses portées sur le titre.

Le chargeur qui accepte un connaissance, sans formuler aucune protestation ni aucune réserve, accepte par cela même toutes les clauses qui y sont insérées. Ces clauses seront valables pour les parties intéressées comme si elles étaient revêtues de leurs signatures. L'expéditeur ou le destinataire pourra donc se voir opposer par le transporteur une clause d'un connaissance non signé par le chargeur, qui attribue compétence à un tribunal déterminé pour les actions pouvant naître du transport.

MM. Moreau, Daniel et Lebec, ayant avisé, le 22 novembre 1889, la Compagnie transatlantique qu'ils avaient à charger sur le paquebot devant partir prochainement pour Liverpool trente-cinq tonnes de conserves et qu'ils désiraient que cette expédition fut faite en connaissance direct de Saint-Nazaire à Montréal, la Compagnie leur répond le 23 qu'elle accepte et leur fixe le prix du frêt. Le 27, les chargeurs adressent le détail des marchandises qui devaient être délivrées « à l'ordre de M. H. Bernard,

(1) LYON-CAEN et RENAULT, *Traité de Droit commercial*, t. 5, n° 707.

309, rue Saint-Paul, à Montréal, franco. » La Compagnie transatlantique ayant dû sous-traiter avec la *Dominion line steamers Company*, l'agent de cette dernière établit des connaissements et la Compagnie transatlantique en remet deux exemplaires à MM. Moreau, Daniel et Lebec qui en accusent réception.

A l'arrivée des marchandises, un malentendu s'élève entre le destinataire et les transporteurs au sujet du paiement du fret. Les marchandises, restées sur quai, subissent de graves avaries et des experts constatent que le dommage peut être estimé à 3.787 fr. 30. Le 3 avril 1890, les chargeurs assignent en paiement de ladite somme devant le tribunal de commerce de Saint-Nazaire la Compagnie transatlantique. Mais cette dernière demande au tribunal de se déclarer incompétent par le motif qu'aux termes d'une des clauses du connaissement accepté par les chargeurs « toutes réclamations pour perte par avarie, manquant ou toute autre cause, devant être, à l'option de l'armateur, réglées directement avec les agents de la ligne à Liverpool, suivant la loi anglaise, à l'exclusion de procédures dans tout autre pays, » la Compagnie transatlantique ne pouvait être assignée devant un tribunal français. Le tribunal de Saint-Nazaire se déclara incompétent et la Cour d'appel de Rennes confirma ce jugement par les motifs suivants : Attendu qu'il n'y a pas lieu de prendre en considération le fait que les intimés n'ont point apposé leur signature au bas des connaissements ; que le fait de n'être pas signé par les expéditeurs ne préjudicie en rien aux clauses qui précèdent ;

que toutes ces clauses sont obligatoires pour les parties intéressées de la même façon et de la même valeur que si chacune d'elles avait signé, etc. (1).

Il peut arriver que ce soit la signature du capitaine qui fasse défaut et non celle du chargeur. Il semblerait que cette signature soit une formalité substantielle dont le non accomplissement empêchera le connaissance de produire ses effets. Il n'en est rien cependant.

L'article 282 C. co. exige bien la signature du capitaine ; mais il ne l'exige pas à peine de nullité. Aussi l'usage s'est-il introduit dans les grandes Compagnies de navigation de faire signer les connaissements au lieu et place du capitaine, soit par un officier du bord, soit le plus souvent par l'agent de la Compagnie ou même par un simple employé de bureau. « Tout ce qui n'est pas défendu étant permis, dit M. Desjardins, (2) la mission de signer cette pièce peut être assurément attribuée par la libre volonté des contractants à un préposé spécial, délégué directement par l'armateur. » On fait ici application des principes généraux du droit sur le mandat. La personne qui signe le connaissance à la place du capitaine est considérée comme mandataire de ce dernier. Aujourd'hui le capitaine s'occupe surtout de la navigation et le soin de signer

(1) Rennes, 4 mai 1891 ; *Rev. Intern. du droit marit.* 1891-1892, p. 15.

(2) DESJARDINS, *Droit commercial maritime*, t. 4, n° 922.

les connaissements est réservé à des agents spéciaux de la Compagnie.

Les connaissements en blanc de quelques Compagnies portent même tout imprimés par avance, au-dessus de la signature à apposer par l'agent de la Compagnie, les mots « par procuration » ou « pour le capitaine ».

Dans l'affaire de MM. Marjani frères contre la Compagnie Marseillaise de navigation à vapeur, le connaissement ne portait pas la signature du capitaine, qui y était remplacée par une griffe qui n'était pas la sienne. Et c'était précisément un des motifs sur lesquels s'était basée la Cour de Bastia pour repousser l'application de la clause attributive de compétence au tribunal de Marseille, contenue dans un connaissement irrégulier. Et elle avait repoussé de même quelque temps après un déclinaire d'incompétence fondé sur une clause de même nature, en décidant que « le connaissement n'était pas opposable au destinataire parce qu'il n'indiquait point le nom du capitaine dont la signature était remplacée par la griffe de la Compagnie. »

Il est une troisième personne, outre le chargeur et le destinataire, à laquelle on pourra opposer la clause attributive de juridiction. C'est le consignataire de la cargaison. Le chargeur, en effet, au lieu d'expédier directement les marchandises au destinataire, charge ce consignataire de les lui remettre ou de les lui expédier, si ce destinataire est domicilié à l'intérieur. Le consignataire de la cargaison est un mandataire du chargeur ; il sera donc obligé de se

soumettre aux clauses et conditions contenues dans le connaissement signé par le chargeur et de porter les actions qu'il pourra intenter au transporteur devant le tribunal désigné dans ce titre. Le Tribunal de commerce de Caen s'est prononcé dans ce sens le 16 avril 1890 (1).

(1) Trib. co. Caen, 16 avril 1890, *Rev. int. du dr. marit.* 1890-1891, p. 170.

CHAPITRE II

Qui peut invoquer la clause

La clause peut être invoquée par le transporteur. — S'applique-t-elle au cas où le transporteur agit commissionnaire transitaire. — Elle peut être invoquée par le consignataire du navire. — Elle peut être invoquée par le chargeur. — La clause est-elle applicable au cas de pluralité de défendeur ? — Est-elle applicable au cas d'appel en garantie ?

Le transporteur, armateur particulier ou Compagnie de navigation, assigné, à raison d'avaries survenues aux marchandises qui lui ont été confiées ou de retard dans leur livraison, devant un Tribunal autre que celui désigné dans le connaissement qu'il a délivré au chargeur, est fondé à décliner la compétence de ce Tribunal. Il a été partie au contrat de transport ; il est intervenu dans la rédaction du connaissement et doit être, par suite, tenu au respect des clauses licites qui y sont insérées. Or, de même qu'il pourra se voir opposer les clauses qui lui sont défavorables, de même il faudra lui reconnaître le droit

d'invoquer les clauses qui ont été stipulées dans son intérêt, notamment la clause attributive de juridiction.

Nous avons vu, dans une espèce déjà citée (1), la Cour de cassation permettre à la Compagnie Transatlantique d'invoquer une clause de son connaissance qui attribuait compétence au Tribunal de commerce de Marseille pour décliner la compétence du Tribunal de commerce d'Ajaccio. Actionnée devant un Tribunal autre que le Tribunal désigné, la Compagnie de navigation poursuivie pourra donc opposer à la demande du chargeur ou du destinataire une exception d'incompétence.

Mais la Compagnie pourra-t-elle opposer dans tous les cas l'incompétence résultant de la clause ? N'y a-t-il pas certains cas où on ne pourrait lui reconnaître le droit de l'invoquer ?

Il arrive généralement qu'à la suite d'avaries constatées à la livraison une expertise est faite au port de débarquement à seule fin d'évaluer le dommage. Cette expertise a lieu le plus souvent en présence de l'agent du transporteur dans ce port. La présence de cet agent à l'expertise n'est-elle pas de nature à couvrir l'incompétence résultant de la clause attributive de juridiction ? Celle des parties dans l'intérêt de qui la clause avait été stipulée, le transporteur, n'y a-t-elle pas, en agissant ainsi, renoncé tacitement ?

(1) Cass. 11 juillet, 1893, *Rev. int. du dr. marit.* 1893-1894, p. 131.

Le Tribunal de commerce de Bastia avait jugé qu' « il résultait de cette évaluation contradictoirement opérée un nouvel engagement entre les parties indépendant des stipulations du connaissement ». Le tribunal du port de déchargement serait, par suite, compétent pour connaître des contestations. Mais il n'en est rien ; comme l'a déclaré la Cour de cassation (1), conformément à l'article 1273 C. civ., la novation ne se présume pas ; la volonté de l'opérer doit résulter clairement de l'acte, et on ne saurait raisonnablement la faire résulter de la présence de l'agent du transporteur à l'expertise.

Quoiqu'il en soit, il y a une tendance marquée de la jurisprudence à séparer la compétence pour les mesures provisoires et urgentes de la compétence sur le fond. Le tribunal du lieu où se trouve l'objet litigieux serait compétent pour ordonner les mesures urgentes ou d'instruction ; le tribunal compétent, d'après la loi ou le contrat, aurait seul la connaissance du fond du litige. C'est ainsi qu'il appartiendrait au tribunal du lieu de débarquement de la marchandise d'en ordonner l'expertise sans que ce droit constituât pour lui attribution de juridiction sur le fond du litige.

La présence de l'agent de la Compagnie de transport à une expertise faite en vue d'évaluer les avaries n'empêchera donc pas la clause attributive de juridiction de sortir son plein et entier effet.

(1) Cass. 28 juillet 1898, *Rev. int. du dr. marit.* 1898-1899, p. 326.

Un cas qui se présente aussi très souvent est celui où une Compagnie de transports maritimes se charge de faire parvenir des marchandises à leur lieu de destination situé à l'intérieur. On se trouve alors en présence d'un transport qui se décompose en deux parties : transport par mer et transport par terre. Un connaissement sera dressé pour constater ce contrat. Faudra-t-il décider que le contrat de transport ne forme qu'un tout et que les clauses du connaissement lui seront applicables jusqu'à la livraison des marchandises au destinataire ? Si le connaissement contient une clause attributive de juridiction, devons-nous reconnaître à la Compagnie de navigation le droit d'invoquer cette clause pour toutes les contestations qui pourront s'élever jusqu'à l'exécution complète du transport ?

Le contrat de transport se décompose à l'égard de la Compagnie en deux parties : le transport par mer, qu'elle accomplit en qualité de transporteur et le transport par terre, où elle agit comme mandataire ou plus exactement comme commissionnaire de l'expéditeur. Le connaissement, qui sera dressé pour constater le contrat, ne s'appliquera évidemment qu'au transport par mer qui constitue seul, à l'égard de la Compagnie de navigation, un contrat de transport et, par suite, les contestations qui en naîtront seront seules soumises à la clause attributive de juridiction, puisque celle-ci ne visait que les contestations auxquelles devait donner lieu l'exécution du connaissement. Quant aux difficultés qui peuvent surgir entre la Compagnie et l'expéditeur, au sujet de la partie

du transport qui doit s'effectuer par terre, elles ne concernent qu'un contrat de commission et seront régies par les règles ordinaires de compétence applicables à ce contrat. C'est la solution qui a été donnée dans l'espèce suivante :

MM. Rigondand et Beauville, manufacturiers à Limoges avaient, par lettre du 11 novembre 1897, avisé la Compagnie transatlantique qu'ils lui avaient expédié en gare de Marseille pour les faire parvenir : l'un à un sieur Amar el Cadj, à Mostaganem, l'autre au sieur Paul Roux à Constantine, deux colis bonneterie. Par cette lettre, les expéditeurs donnaient mandat à la Compagnie : 1° de transporter par mer, comme Compagnie de transport maritimes, de Marseille au port le plus voisin de Constantine, le colis destiné au sieur Roux ; 2° de le transporter, comme transitaire, ou de le faire transporter par un transitaire ou voiturier de son choix, par terre, de Philippeville à Constantine. Un connaissement fut dressé pour constater le chargement des colis sur le vapeur *Abd-el-Kader*, qui devait les transporter de Marseille à Philippeville.

A la date du 6 décembre 1897, le sieur Roux, n'ayant pas encore reçu le colis qui lui était destiné, assigna la Compagnie transatlantique en dommages-intérêts devant le Tribunal de commerce de Constantine. La Compagnie opposa une exception d'incompétence basée sur l'article 23 de son connaissement qui attribuait compétence au Tribunal de commerce de Marseille, exception qui fut déclarée non fondée par les juges de Constantine. Et en appel, la Cour d'Alger

confirma cette décision en déclarant que le connaissance se référait uniquement et exclusivement au transport par mer de Marseille à Philippeville du colis litigieux et qu'il ne pouvait être opposé au destinataire pour des faits qui, comme celui du retard dans le transport de Philippeville à Constantine, se rattachent au transport par terre. (1)

La Cour de cassation a jugé, à propos d'une hypothèse analogue, que les fins de non-recevoir édictées par les articles 435 et 436 C. co. (ancien texte) ne peuvent être invoquées que par ceux qui sont actionnés en vertu du contrat de transport et qu'en conséquence elles ne sauraient être opposées par l'individu qui, chargé uniquement par une société de transports d'opérer entre le navire mouillé au port de destination et le quai de débarquement le transfert des marchandises confiées à la dite société, est demeuré étranger au contrat de transport.

Il arrive souvent qu'une Compagnie qui dessert le port de départ de la marchandise ne dessert pas le port d'arrivée. Elle ne peut donc faire effectuer aux colis sur ses propres bâtiments qu'une partie du trajet. Elle se charge néanmoins de faire parvenir les marchandises à destination. L'expéditeur charge la Compagnie de cette mission, sans se préoccuper de savoir si elle effectuera elle-même le transport pour partie ou si elle le fera effectuer par les navires d'au-

(1) Alger, 31 mai 1899, *Rev. Int. du dr. marit.* 1899-1900, p. 52.

tres Compagnies. Quelle est dans ce cas la situation de la Compagnie vis-à-vis du chargeur ?

La Compagnie joue le rôle de commissionnaire de transports. Elle s'est chargée de faire parvenir les marchandises à destination. Peu importe qu'elle réunisse sur sa tête un instant la double qualité de commissionnaire et de transporteur. Le contrat qui la lie à l'expéditeur est un contrat de commission ou de mandat et non un contrat de transport. La Compagnie, elle, ensuite a traité avec les transporteurs et c'est alors qu'apparaît le contrat de transport. Par suite, entre l'expéditeur et la Compagnie, il ne peut y avoir litige que sur l'exécution du contrat de commission et la Compagnie commissionnaire de transports ne peut opposer à son mandant les clauses d'un connaissance qu'elle a créé en une autre qualité.

Il ressort de toutes les explications que nous venons de fournir que la clause attributive de compétence ne saurait être appliquée dans les cas où la compagnie de navigation agit non comme transporteur des marchandises qui lui ont été confiées, mais comme commissionnaire transitaire. Les difficultés qui pourraient surgir entre les parties à ce sujet devront être portées devant le tribunal compétent au cas où il y a contrat de commission.

La clause attributive de juridiction peut donc être invoquée par la Compagnie de navigation qui l'a stipulée ou par l'agent qui la représente dans le port de débarquement, sauf toutefois dans le cas où la Compagnie agit à l'égard du chargeur comme commissionnaire transitaire.

Mais le navire transporteur se détourne parfois de la ligne régulière à laquelle il est d'ordinaire affecté et touche à des ports où la Compagnie n'est pas représentée par un agent. Le soin de recevoir le navire et d'effectuer les opérations relatives au débarquement des marchandises est alors confié à une personne que l'on désigne sous le nom du consignataire du navire. On s'est posé la question de savoir si le consignataire du navire pouvait invoquer, au cas où il serait actionné en vertu du contrat de transport, une clause attributive de compétence insérée dans le connaissement délivré par l'armateur qu'il représente.

Pour répondre à cette question d'une façon précise, il importe de connaître la situation exacte du consignataire. Quel est le rôle que joue le consignataire du navire dans le contrat d'affrètement ? Son rôle se résout à deux obligations : encaisser le fret pour le compte de l'armateur et délivrer, aux lieu et place du capitaine, les marchandises soit au consignataire de la cargaison, soit aux destinataires contre remise des connaissements accomplis. Là se borne le mandat qu'il a reçu de l'armateur. Le consignataire du navire est simplement mandataire de l'armateur. Certains tribunaux avaient même poussé très loin cette idée du mandat et le Tribunal de commerce de Nantes (1), après d'autres tribunaux, se conformant aux principes du mandat en droit civil

(1) Trib. co. Nantes, 26 décembre 1885, *Rev. int. du dr. marit.*, 1886-1887, p. 318.

refusait toute action aux destinataires de la cargaison contre le consignataire du navire pour l'exécution du contrat de transport. La question de savoir si le consignataire avait le droit d'invoquer la clause attributive de juridiction ne pouvait donc se poser.

Mais on n'accepte plus à l'heure actuelle l'opinion du Tribunal de commerce de Nantes et on reconnaît aux réclamateurs le droit d'actionner le consignataire. Ce dernier, en effet, est détenteur de la marchandise et obligé de la reconnaître et d'en effectuer la livraison ; il devient, par suite, directement obligé envers les réclamateurs. Le consignataire est cependant, avant tout, le mandataire de l'armateur. Il faudra lui reconnaître le droit d'invoquer les clauses qui auront été stipulées en faveur de son mandant dans le connaissement qui fixe les conditions du transport. Assigné devant le tribunal dont il est justiciable, à raison de l'exécution du transport dont il n'est responsable qu'en sa qualité d'agent de l'armateur, le consignataire pourra demander au tribunal de se déclarer incompétent en vertu de la clause du connaissement qui attribue compétence à un tribunal déterminé.

Le tribunal de commerce de Marseille s'est déclaré incompétent, le 7 décembre 1894 (2), sur une demande intentée contre M. Tsirapinas, consignataire à Marseille du navire *Pignos*, de la Compagnie hellénique, en se basant sur une clause du connaissement aux

(2) Trib. co. Marseille, 7 décembre 1894, *Rev. int. du dr. marit.*, 1894-1895, p. 608.

termes de laquelle les parties avaient fait attribution exclusive de juridiction au tribunal civil de Scyra. Et plus récemment, le 3 mars 1902, le Tribunal de commerce de Rouen (1) a adopté la même solution.

N'y a-t-il pas enfin certaines hypothèses où le chargeur lui-même pourrait invoquer la clause attributive de compétence ? Le chargeur a été partie au contrat ; il faudra donc lui reconnaître le droit d'invoquer la clause dans les cas où elle pourrait lui être favorable. Ces cas sont excessivement rares et difficiles à préciser. On peut cependant concevoir l'hypothèse suivante : la Compagnie de transports intente une action contre le chargeur à raison du transport et, ne tenant aucun compte de la clause attributive de juridiction, assigne ce chargeur devant le Tribunal du port de débarquement. Il se trouve que le chargeur a un intérêt quelconque à plaider devant le tribunal désigné dans la clause. Il aura, par conséquent, intérêt à invoquer la clause attributive de juridiction.

Nous avons supposé jusqu'ici que le défendeur était le transporteur ou un de ses représentants, agent ou consignataire. Il y a maintenant une hypothèse qui se présente assez fréquemment, c'est celle où en même temps qu'il assigne le transporteur, le réclamateur assigne une autre personne, par exemple l'assureur. Or, l'article 59 C. p. c. dispose dans son deuxième paragraphe, que s'il y a plusieurs défendeurs, ils pourront être cités devant le tribunal du

(1) Trib. co. Rouen, 3 mars 1902, *Rev. int. du dr. marit.*, 1901-1902, p. 745.

domicile de l'un d'eux, au choix du demandeur. Il n'y aurait, en effet, aucune raison de favoriser tel ou tel défendeur et il importait, tant pour éviter des frais que des jugements contraires, de déférer le litige à un seul et même juge. Ce tribunal, qui était compétent à l'égard de l'un des défendeurs seulement, sera, par exception à la règle générale, compétent à l'égard des autres.

Mais, en matière commerciale, le défendeur peut être cité non seulement devant le tribunal de son domicile, mais encore devant le tribunal soit du lieu de la promesse et de la livraison, soit du lieu du paiement, conformément à l'article 420 C. p. c. Faut-il décider que, s'il y a pluralité de défendeurs, tous pourront être cités non seulement devant le tribunal du domicile de l'un d'eux, mais encore devant les deux tribunaux dont l'article 420 C. p. c. établit la compétence ?

On est d'accord aujourd'hui pour l'admettre. Le but du législateur, en décidant que ceux qui ont à répondre de la même action seront poursuivis en même temps et devant le même tribunal, a été d'éviter des lenteurs et des frais. Ce serait aller contre cette intention que de refuser l'application de l'article 420 C. p. c. dans notre hypothèse. « L'article 420, dit M. Garsonnet (1), pose seulement le principe de la compétence commerciale ; il comporte les mêmes exceptions que la règle *actor sequitur forum rei* et j'en conclus que s'il y a plusieurs défendeurs, le

(1) GARSONNET, *Traité de procédure*, t. I, p. 729.

demandeur pourra les assigner à son choix, non seulement au tribunal du lieu où la promesse a été faite et la marchandise livrée et à celui du lieu où le paiement devait être fait, mais encore à celui du domicile ou de la résidence d'un des défendeurs ».

L'application de ces règles au contrat d'affrètement ne fait aucun doute et le transporteur, poursuivi en même temps que l'assureur, pourra être assigné devant le tribunal dont il est justiciable, soit devant le tribunal du domicile de l'assureur, soit enfin devant le tribunal du port d'embarquement ou devant celui du port de débarquement.

Mais ne faut-il pas voir une dérogation à ces règles dans la clause du connaissement qui attribue la connaissance des litiges à naître à un tribunal déterminé ? L'article 59 § 2 C. p. c. est-il applicable en l'état d'une clause attributive de juridiction conçue en termes généraux et, au cas où il sera assigné en même temps qu'une autre personne, le transporteur sera-t-il fondé à exiger que ce soit le tribunal désigné dans le connaissement qui se prononce ?

La clause attributive de juridiction est une exception aux règles ordinaires de la compétence ; il faudra l'interpréter restrictivement. L'exception, étant de droit étroit, ne saurait être étendue à des cas que les parties n'ont pas prévus. Or, peut-on dire qu'en acceptant la clause du connaissement, qui attribue juridiction au tribunal du siège social de la Compagnie de transport ou du port d'attache du navire, les parties ont par cela même entendu renoncer le cas échéant au bénéfice de l'article 59 § 2 C. p. c. ? La

clause présente assez d'inconvénients pour le demandeur en l'obligeant à aller plaider devant le tribunal désigné dans la plupart des cas pour ne pas le priver de l'avantage que peut lui offrir l'article 59 § 2. Et puis, pourquoi imposer au tiers poursuivi avec le co-contractant un tribunal qui n'est compétent que par suite d'accords auxquels ce tiers est resté étranger.

Ce sont ces motifs qu'a invoqués le Tribunal de commerce de Marseille, dans un jugement rendu le 19 octobre 1891 (1), à propos d'une hypothèse analogue à celle qui nous intéresse, puisqu'il s'agissait d'une clause compromissaire insérée dans une police d'assurance maritime. Le jugement déclare que, lorsque l'instance que poursuit l'assuré comprend des tiers co-intéressés aux débats et co-défendeurs, « le paragraphe 2 de l'article 59 du Code de procédure peut et doit seul être suivi et que le demandeur conserve le droit de citer tous les défendeurs à son choix devant le tribunal du domicile de l'un d'eux ; que le but de cette même règle étant d'éviter pour une même cause et à raison des mêmes faits une diversité d'appréciations et de sentence, il est nécessaire que la clause de la police, qui n'est qu'une exception elle-même, cède devant la règle générale, alors qu'il n'a pas été stipulé clairement et expressément que l'assuré renonçait à l'exercice ultérieur, le cas échéant, de plusieurs défendeurs, du droit découlant du dit article 59 précité ».

(1) Trib. co. Marseille, 19 octobre 1891, *Rev. int. du droit marit.* 1891-1892, p. 310.

La question ne présente plus à l'heure actuelle qu'un intérêt doctrinal, car les Compagnies de navigation, pour éviter les difficultés qui naissaient de ce chef, ont modifié la clause en ajoutant que le tribunal désigné serait compétent même au cas de pluralité de défendeurs. Mais les parties peuvent-elles déroger à la disposition de l'article 59, § 2 ?

Le demandeur avait le choix entre deux tribunaux, celui du transporteur, c'est-à-dire, celui désigné dans la clause attributive de juridiction, et celui du co-défendeur. En renonçant par avance à invoquer l'article 59, § 2, il s'engage à choisir le tribunal compétent à l'égard du transporteur. Cela n'est nullement interdit par la loi : la disposition de l'article 59, § 2, n'est pas une disposition d'ordre public. Le but du législateur a été, avons-nous dit, d'éviter des frais aux parties et d'éviter, en outre, des décisions divergentes et contradictoires dans une question unique. Ce but sera certainement atteint, puisque les défendeurs seront poursuivis devant un tribunal unique et que le demandeur aurait pu choisir même en l'absence de convention formelle à cet égard.

Cette extension dans l'application de la clause attributive de juridiction est devenue aujourd'hui générale ; tous les connaissements la renferment dans des termes variés ; il nous suffira de citer l'article 15 *in fine* du connaissement de la Compagnie de navigation mixte ainsi conçu : « Le chargeur ou le destinataire s'interdisent de poursuivre la Compagnie ou le capi-

taine devant tout autre tribunal, même au cas de pluralité de défendeurs ».

Mais quand pourra-t-on dire qu'il y a pluralité de défendeurs ?

Faut-il que tous les défendeurs soient obligés d'une manière égale ? On ne saurait évidemment déclarer qu'il y a pluralité de défendeurs, si les uns sont obligés principalement et les autres éventuellement ou subsidiairement ; il n'y a dans ce cas qu'un défendeur, l'obligé principal. A plus forte raison, devra-t-on admettre qu'il n'y a pas pluralité lorsque l'action dirigée contre un des défendeurs n'est pas sérieuse et n'a pour objet que de distraire les autres défendeurs de leurs juges naturels.

Faut-il enfin que la demande repose sur le même titre vis-à-vis de chacun des défendeurs ? Non, il suffit que l'action soit dirigée directement et personnellement contre les diverses parties assignées ; il suffit qu'elle soit relative au même fait engendrant, par exemple, une responsabilité qui peut bien être appréciée diversement à l'égard de chacun d'eux, mais qui ne saurait être l'objet de décisions distinctes et séparées sans de graves inconvénients. Il faut qu'il s'agisse d'une seule et même demande ou tout au moins de demandes connexes.

Le cas qui se présente le plus fréquemment, en matière de transports maritimes, est celui où le réceptionnaire de marchandises qui ont subi des avaries actionne devant le même tribunal le transporteur et les assureurs de la marchandise. Devrons-nous admettre dans ce cas qu'il y a pluralité de défendeurs, ce

qui obligerait le réceptionnaire à respecter la clause du contrat qui le lie au transporteur même à l'égard des assureurs et à poursuivre ces derniers devant le tribunal désigné par le connaissement ?

Devrons-nous, au contraire, décider qu'il y a là deux procès différents, ayant chacun une cause spéciale, etre connaître aux assureurs le droit de décliner la compétence du tribunal compétent à l'égard de l'armateur ?

Pour soutenir la première opinion, on a eu recours au raisonnement suivant : sans doute, la demande en justice en paiement d'une indemnité pour avaries, dirigée contre le transporteur et contre les assureurs, ne procède pas de la même cause ; ces deux actions ont leur source dans deux contrats distincts. Le transporteur est actionné à raison de sa responsabilité de transporteur dérivant du contrat d'affrètement ; les assureurs sont actionnés à raison de l'obligation résultant pour eux du contrat d'assurance. Mais la demande n'a, en réalité, qu'un seul et même objet, le paiement d'une indemnité ; elle se rattache à un fait unique, l'avarie des marchandises. La condamnation et sa répartition entre le transporteur et les assureurs, selon que l'avarie résulte d'une faute du transporteur ou d'une fortune de mer, sont deux questions si éminemment connexes que l'indivisibilité dans la décision s'impose, même dans l'intérêt commun des parties.

Cette opinion est celle qu'a adoptée à plusieurs reprises le Tribunal de commerce de Marseille, notam-

ment le 25 juillet 1888 (1) et le 17 juillet 1901 (2). Il s'agissait dans cette dernière espèce d'une action intentée, à raison d'une avarie constatée au débarquement sur une partie de 45 fûts de vin, par M. Duquesnay contre la Compagnie des Vapeurs de Charge Français, dont le siège social était à Marseille, et contre la Compagnie d'Assurances Générales Maritimes, dont le siège social était à Paris.

La Compagnie d'assurances déclina la compétence du Tribunal de commerce de Marseille, devant lequel l'action était portée, et l'application de l'article 59 § 2 C. p. c., car il s'agissait en l'espèce de procès différents d'après leurs causes.

Le Tribunal de Marseille débouta la Compagnie d'assurances en déclarant que, s'il est vrai que la Compagnie de navigation et le capitaine ont été assignés à raison de leur responsabilité de transporteurs et que la Compagnie d'Assurances Générales est citée en exécution d'un contrat d'assurances, il n'y a toutefois en l'espèce qu'un seul procès ayant pour objet la même avarie et sa répartition entre deux défendeurs ; que la Compagnie d'Assurances a un intérêt dans l'action exercée contre le transporteur, en ce que cette action peut réduire les condamnations à sa charge ; qu'il y a donc avantage et presque

(1) Trib. co. Marseille, 25 juillet 1888. *Rev. int. du dr. marit.*, 1888-1889, p. 437.

(2) Trib. co. Marseille. 17 juillet 1901, *ibid.* 1901-1902, p. 144. En ce sens : Marseille. 7 décembre 1876, Aix, 22 mai 1877 ; *Journ. de Jurispr. de Marseille*, 1877, p. 55 et 264.

nécessité que le même tribunal ait à connaître de deux questions éminemment connexes. »

La Cour de cassation avait déjà consacré, le 29 juillet 1868 (1), cette opinion et plus récemment, le 25 novembre 1902 (2), la Chambre des requêtes a rejeté un pourvoi formé contre un arrêt de la Cour de Douai déclarant soumises à l'article 59, § 2, les actions exercées contre les assureurs et le commissionnaire transitaire, car « si ces actions ne dérivent pas du même contrat, elles se rattachent à un fait unique, l'avarie des marchandises ».

Nous admettons donc que le réceptionnaire d'une marchandise avariée a le droit de citer devant le même tribunal le transporteur et les assureurs et devra, en présence d'une clause attributive de juridiction insérée dans le connaissement, les poursuivre devant le tribunal désigné.

Tel n'est point cependant l'avis de M. Lyon-Caen, qui, après avoir reconnu que le rapprochement devant le même tribunal de procès ayant quelque lien ensemble permet d'éviter des décisions contraires et d'arriver plus facilement à l'issue des procès, dit que « des conditions aussi générales ne peuvent justifier une exception au principe ordinaire selon lequel une action doit être portée devant le tribunal du domicile du défendeur. » Pour lui, il y avait dans l'espèce rapportée plus haut deux actions différentes nées de

(1) Cass. 29 juillet 1868, S. 68, 1, 404.

(2) Cass. 25 novembre 1902, *Rev. int. du dr. marit.* 1902-1903, p. 483.

deux causes distinctes, une née du contrat d'affrètement, l'autre du contrat d'assurance. Or, il n'y a pas connexité entre ces deux actions. Il y a bien, sans doute, entre elles un certain rapport : elles sont nées toutes deux du même évènement, l'avarie, et la décision à intervenir sur l'une pouvait bien avoir quelque influence sur l'autre ; mais il n'y a pas connexité au sens légal du mot. « En effet, dit-il, l'obtention par le propriétaire des marchandises d'un jugement de condamnation contre la Compagnie de transports n'impliquait pas nécessairement la responsabilité de la Compagnie d'Assurances, car il y a souvent dans les polices des clauses qui excluent ou restreignent la responsabilité de l'assureur (1). » Cette opinion avait été déjà exprimée, le 23 mai 1892 (2), par la Cour d'Aix qui voyait dans l'action dirigée contre le transporteur et les assureurs « non une seule et même demande, mais deux demandes absolument distinctes, n'ayant entre elles aucune connexité, aussi différentes dans leur objet que dans leur cause, et dont l'effet doit être nécessairement de s'exclure l'une l'autre. »

L'exposé de l'opinion communément admise par nos tribunaux, constitue, nous l'espérons, une réfutation suffisante de la doctrine soutenue par M. Lyon-Caen pour que nous n'ayons pas besoin d'y revenir.

Dans les quelques pages qui précèdent nous avons envisagé en premier lieu l'hypothèse où le

(1) *Rev. crit. de législ. et de jurispr.*, 1902, p. 534.

(2) Aix, 23 mai 1892, *Rev. int. du dr. marit.*, 1891-1892, p. 664.

transporteur est actionné tout seul, et, en second lieu, celle où il est actionné en même temps que d'autres codéfendeurs. Il en est une troisième qu'il faut également envisager ; c'est celle où le transporteur est actionné non par voie d'action principale, mais par voie de recours en garantie. Cela se produira, par exemple, lorsque le chargeur ou le réceptionnaire assignant le commissionnaire qui s'est chargé de faire effectuer le transport, celui-ci appelle en garantie la Compagnie de navigation ou encore lorsque le destinataire assigne l'expéditeur qui a un recours en garantie contre le transporteur. Or, les articles 59, § 8 et 181 C. p. c. disposent que l'appel en garantie doit être porté devant le tribunal saisi de la demande principale.

L'article 181 C. p. c. prévoit une seule exception à cette règle : lorsqu'il ressort des circonstances que c'est par suite d'une collusion entre le demandeur originaire et le demandeur en garantie que la demande du premier n'a été formée qu'en vue de distraire le prétendu garant de ses juges naturels. Le garant sera alors renvoyé devant le tribunal dont il est justiciable.

La jurisprudence a consacré une deuxième dérogation à la règle dans le cas où l'action en garantie est de l'espèce des actions pour lesquelles le tribunal saisi de la demande originaire est incompétent « *ratione materiæ*. »

Ne faut-il pas voir une troisième dérogation à l'article 181 C. p. c. dans la clause attributive de juridiction à un tribunal désigné, insérée dans un

connaissance ? Cette clause régit-elle même l'action récursoire ? ou, au contraire, ne peut-elle régir que le cas d'une instance principale ? Que faut-il décider si le tribunal saisi de la demande originaire est tout autre que celui désigné dans le connaissance ? La clause attributive de compétence, lorsqu'elle est conçue en termes généraux, doit-elle s'appliquer sans distinction à tous les litiges qui s'élèveront au sujet du transport ou, au contraire, n'a-t-elle en vue que le cas le plus fréquent, celui de demandes principales formées par l'une des parties contre l'autre, laissant ainsi en dehors de ses prévisions et, par conséquent, sous l'empire du droit commun, le recours en garantie ?

La clause attributive de juridiction ne peut régir que le cas d'une instance principale. En édictant le principe posé dans les articles 59, § 8 et 181 C. p. c., le législateur a eu un double but : faire statuer en même temps et par un même tribunal sur des demandes étroitement connexes comme le sont la demande principale et la demande en garantie et diminuer ainsi les frais de la procédure. Or, peut-on induire d'une clause de compétence conçue en termes généraux que les parties ont entendu renoncer à ces avantages ? Au surplus, comme nous l'avons déjà fait observer au cas de pluralité de défendeurs, la clause en question constitue une exception aux règles du droit commun en matière de compétence ; on ne saurait, par suite, l'étendre à des hypothèses que les parties n'ont pas prévues. Nous ne verrons donc pas une dérogation à l'article 181 C. p. c. dans

la clause attributive de juridiction, qui ne peut s'appliquer qu'aux rapports directs des parties liées par le connaissance.

Cette opinion a été confirmée à plusieurs reprises par la jurisprudence, notamment le 11 juin 1889 (1), par le Tribunal de commerce de Marseille qui, statuant sur une exception d'incompétence proposée par la Société navale de l'Ouest, appelée en garantie par un commissionnaire transitaire, se déclara compétent, « attendu qu'il y avait lieu de considérer que la Société navale de l'Ouest ne se prévaut que d'une formule générale du connaissance ne visant pas spécialement le cas dont s'agit ». Et quelques mois après, le Tribunal de commerce de Caen déclare « que si, d'après les termes de l'article 13 du connaissance précité (de la Compagnie havraise de navigation à vapeur), toutes demandes ou actions judiciaires doivent être portées devant le Tribunal de commerce du Havre, en l'état, la Compagnie péninsulaire étant appelée en garantie, le Tribunal de commerce de Caen, saisi de la question principale, devient compétent pour connaître du litige qui peut surgir à son sujet et dont il est la conséquence » (2).

Le tribunal, saisi de l'instance principale, peut donc, même en l'état d'une clause attributive de juridiction, retenir l'appel en garantie et statuer sur son mérite. C'est pour remédier à cette situation que

(1) Trib. co. Marseille, 11 juin 1889. *Rev. int. du dr. marit.* 1889-1890, p. 384.

(2) Trib. co. Caen, 16 avril 1890, *Ibid.* 1890-1891, p. 170.

les Compagnies de navigation ont, comme au cas de pluralité de défendeurs, ajouté à la clause les mots « même par voie d'appel en garantie » indiquant par là que la clause s'appliquerait alors même qu'il s'agirait d'actions intentées sous forme d'appel en garantie. Est-il permis de déroger ainsi par une convention formelle à la règle de l'article 181 C. p. c. ?

La Cour de cassation a, dans deux arrêts (1), posé le principe que le tribunal saisi de la demande principale est compétent pour connaître de la demande en garantie, nonobstant toutes conventions intervenues antérieurement entre le garanti et le garant. Il semble, par suite, que la question ait été tranchée dans le sens de la négative. On ne saurait cependant tirer une conclusion définitive de ces deux décisions, dont l'une est déjà ancienne, et qui sont intervenues, en outre, dans des espèces où la clause attributive de juridiction était conçue en termes généraux. De plus, dans la deuxième espèce, la Cour de cassation paraît avoir été appelée à se prononcer moins sur l'application de l'article 181 que sur l'étendue de cette application : il s'agissait, en effet, de savoir si le tribunal saisi de la demande originaire était compétent pour connaître de la demande formée par le garanti contre le garant en résiliation du surplus d'un marché, demande qui accompagnait une action en dommages-intérêts pour retard dans la livraison.

(1) Cass. 18 août 1864, D. 65, 1, 62 ; 4 juillet 1889, D. 90, 1, 376.

Nous revenons donc à la question que nous nous étions posée plus haut : est-il permis de déroger par une convention formelle à la règle de l'article 181 C. p. c. ? Ce qui revient à se demander si l'article 181 C. p. c. est une disposition d'ordre public.

Le législateur a bien voulu éviter qu'il intervienne entre deux tribunaux des décisions divergentes et contradictoires ; mais il n'y a cependant pas un intérêt suffisant pour assimiler cette disposition à une loi d'ordre public, à laquelle les parties contractantes ne pourraient par suite déroger. « S'il y a, comme l'a dit le 3 décembre 1898 (1), le Tribunal de commerce de Nantes, un intérêt très réel, suffisant pour expliquer cette disposition de la loi, à ce que des décisions contradictoires n'interviennent pas entre deux tribunaux, cet intérêt, toutefois, n'est pas assez impérieux pour que le législateur ait cru devoir imposer aux tribunaux l'obligation de suppléer d'office à l'absence d'une demande des parties de ce chef ». Il ne s'agit pas ici d'une incompétence *ratione materiæ*, mais bien d'une incompétence *ratione personæ*.

Lors donc que le connaissance intervenu entre une Compagnie de navigation et un expéditeur contient une clause qui attribue compétence à un tribunal déterminé, même au cas d'appel en garantie, si la Compagnie est appelée en garantie par ledit expéditeur au cours d'une instance introduite contre ce dernier par un tiers devant un tribunal autre que

(1) Trib. co. Nantes, 3 décembre 1898, *Rev. Int. du Dr. marit.* 1898-1899, p. 504.

celui désigné dans le connaissance, elle peut décliner la compétence de ce tribunal.

La Cour d'Alger, qui s'est prononcée sur la validité de la stipulation par un arrêt en date du 13 juin 1900 (1), s'appuie, en outre, pour déclarer que la disposition de l'article 181 C. p. c. n'est pas d'ordre public et qu'il peut y être dérogé par convention, sur le motif suivant : « que les articles 169 et 186 C. p. c., en décidant que les déclinatoires pour renvoi devant un autre tribunal et les exceptions dilatoires devront être proposées préalablement à toute défense au fond, sous peine de toute déchéance, indiquent suffisamment que l'on ne se trouve pas en présence de questions intéressant l'ordre public toujours susceptibles d'être proposées pour la première fois devant la Cour ». Ces articles, en déclarant non recevables si elles ne sont pas proposées *in limine litis* l'exception pour cause d'incompétence relative du juge et l'exception dilatoire pour appeler le garant en cause, ont montré par cela même que les règles relatives à la compétence territoriale des tribunaux ne sont pas d'ordre public.

On a essayé de tirer un argument contraire à cette opinion de la possibilité qu'il y aurait d'avoir sur des affaires connexes deux décisions distinctes et, par suite, susceptibles d'être contradictoires.

Mais comme le dit la Cour d'Alger « les articles 175, 178 et 184 C. p. c., en déclarant que dans divers cas, la demande principale pourra recevoir solution

(1) Alger, 13 juin 1900, *ibid.* 1900-1901, p. 343.

sans y adjoindre nécessairement la demande de garantie, protestent efficacement contre l'argumentation tirée de la possibilité de décisions contraires, circonstances fâcheuses à la vérité, mais qui ne sauraient détruire les conditions d'un contrat librement accepté par les parties et contraire ni aux bonnes mœurs ni à l'ordre public. » Les articles 175, 178, 184 C. p. c., prévoient un certain nombre de cas où le demandeur originaire peut faire statuer sur la demande principale sans attendre que l'instance en garantie soit en état de recevoir solution.

D'ailleurs, aucun texte n'exige que l'action en garantie soit exercée en même temps que l'action principale. Lorsque la demande principale a eu pour résultat la condamnation du défendeur, on ne peut refuser à ce dernier le droit de poursuivre le garant par voie d'action principale. Dans l'espèce jugée par la Cour d'Alger, si le défendeur originaire avait succombé dans l'instance, sans avoir appelé en garantie la Compagnie de navigation, il est hors de doute qu'il aurait pu ensuite la poursuivre devant le Tribunal de commerce de Marseille. La clause attributive de juridiction n'aurait d'autre effet que d'amener un résultat semblable.

Le législateur, en édictant la disposition de l'article 181 C. p. c. a eu certainement en vue l'intérêt du garanti ; il a voulu lui éviter les frais d'une nouvelle instance, en lui permettant de faire, s'il le veut, statuer sur son recours contre le garant par le jugement qui le condamnera lui-même. Le garanti est donc libre de ne pas user de cette faculté le jour où

la demande principale est formée contre lui ; l'ordre public n'est nullement intéressé à ce qu'il en use. On ne voit pas pourquoi l'ordre public serait intéressé à ce qu'il lui soit défendu par avance de s'en prévaloir dans l'avenir.

Il ne nous reste donc qu'à conclure, avec le tribunal de commerce de Nantes et la Cour d'Alger, à la validité de la stipulation ajoutée à la clause attributive de juridiction et qui dispose que la dite clause sera applicable aux actions judiciaires naissant du connaissance, même par voie de recours en garantie.

CHAPITRE III

Contestations auxquelles s'applique la clause

*Elle s'applique aux contestations nées du contrat de transport.
— Quand commence le contrat de transport. — Quand finit
le contrat de transport.*

Nous avons étudié dans les chapitres précédents, d'abord la validité de la clause attributive de juridiction, ensuite les personnes qui sont soumises à son application. Il nous faut maintenant réserver un chapitre à l'étude d'une question également très importante, puisqu'il s'agit de fixer l'étendue d'application de la clause, de délimiter son domaine.

Elle s'applique évidemment aux actions qui naissent du contrat de transport; mais c'est là une formule générale dont il faut préciser la portée. La clause s'appliquera-t-elle indistinctement à toutes les contestations qui peuvent s'élever au sujet de ce contrat ?

Parfois le connaissance stipule une attribution de juridiction pour un genre strictement déterminé

de contestations : il n'y aura alors aucune difficulté. Mais quand on se trouve en présence d'une clause conçue en termes généraux et stipulant qu'un tribunal déterminé sera compétent pour « toutes les difficultés relatives à l'exécution du présent contrat », on se demande à quelles difficultés la clause fait allusion.

Il suffit pour répondre à cette question de déterminer à quel moment commence le contrat de transport et à quel moment il prend fin. Tous les litiges, toutes les contestations qui pourront s'élever entre les parties au sujet du transport entre ces deux moments seront soumises à l'application de la clause attributive de compétence.

Le contrat commence à recevoir son exécution au moment où les marchandises sont remises à l'armateur ou à l'un quelconque de ses agents par l'expéditeur. Le connaissement constate la remise des marchandises par l'expéditeur au transporteur. La responsabilité de ce dernier commence dès qu'il détient les marchandises « à terre ou à flot », sauf toutefois convention contraire. Le connaissement prouve la livraison qui est faite au transporteur. C'est ainsi que la clause attributive de juridiction s'appliquera aux contestations qui pourront s'élever relativement aux avaries survenues aux marchandises après leur remise au transporteur, que ces marchandises soient mises en allèges appartenant à ce dernier ou déposées sur le quai ou le long du bord du navire ou dans les magasins de l'armateur. Elle s'appliquera également aux actions intentées contre le transporteur pour retard apporté dans le chargement ou pour

avaries faites aux marchandises lors de l'embarquement.

Une fois le chargement accompli, le transport s'effectue et de nombreuses contestations peuvent s'élever à ce sujet, qui seront soumises au tribunal désigné dans le connaissement : actions relatives à des avaries survenues au cours du voyage et qui ont pu entraîner soit la perte totale des marchandises, soit des manquants, actions relatives au transbordement des marchandises en cours de route, etc...

Mais quand le contrat de transport prend-il fin ? A quel moment précis peut-on dire qu'il a été complètement exécuté par le transporteur ?

Il semble résulter des décisions de la jurisprudence que c'est au moment de la délivrance des marchandises ou d'un changement de qualité de la part du transporteur, changement autorisé par la convention. Le contrat aura été exécuté quand les choses auront été remises au porteur du connaissement ou quand le transporteur, agissant par exemple comme commissionnaire transitaire, le transport par mer a pris fin pour permettre au transport par terre de s'effectuer.

Le contrat de transport ne prend fin que par la remise de la marchandise transportée au porteur du connaissement. Mais la délivrance ne consiste pas uniquement dans le débarquement. Elle s'opère par la remise des objets débarqués en la puissance et possession du destinataire. Spécialement les balles de coton doivent, d'après les usages du Havre être passées en balance. La livraison ne sera, par consé-

quent, réputée accomplie, que lorsque cette condition aura été remplie.

La clause attributive de juridiction régira certainement toutes les demandes en indemnité formées contre le transporteur par l'expéditeur ou le destinataire en réparation du préjudice causé à la marchandise avant la délivrance, soit lors du débarquement, soit même après ce débarquement. Les tribunaux ont eu à se prononcer précisément sur un cas où il s'agissait de savoir si la clause s'appliquait à des contestations portant sur des avaries survenues même après la mise à terre, mais avant que la délivrance ait été faite au destinataire.

La Compagnie de navigation italienne Florio-Rubattino avait transporté à Cette des marchandises qui devaient être livrées à MM. Organ et fils. Ces derniers assignèrent la Compagnie, à raison d'avaries faites aux marchandises deux jours après leur mise à terre, devant le Tribunal de commerce de Cette, malgré une clause du connaissement qui attribuait compétence à un Tribunal italien. Le Tribunal de Cette se déclara compétent par ce motif que la clause ne concernait que les avaries de la marchandise pendant le voyage et non celles survenues après leur mise à terre.

La Cour de Montpellier confirma le 28 février 1896, le jugement de Cette, mais la Cour de cassation annula, le 1^{er} février 1898, (1) cette décision en déclara

(1) Cass., 1^{er} février 1898, D. 1898, 1, 88.

rant « que l'article 27 du connaissement attribuait aux Tribunaux italiens la connaissance exclusive de toutes les demandes en indemnité formées contre la Compagnie Florio-Rubattino par l'expéditeur ou le destinataire pour dommage survenu à la marchandise avant la délivrance ; que dès lors en déclarant que le Tribunal de commerce de Cette était compétent pour connaître de l'action en dommages-intérêts intentée par Organ et fils contre la Compagnie Florio-Rubattino, par le motif que l'article 27 du connaissement ne concernait que les avaries de la marchandise pendant le voyage, l'arrêt attaqué rendu par la Cour de Montpellier, le 28 février 1896, a dénaturé la convention des parties. » Le dépôt des marchandises sur le quai ne suffirait donc pas pour libérer le transporteur.

Il n'y aura pas non plus livraison parce que les marchandises auront été déposées sur des allèges, chattes ou gabares ; ces dernières ne sont que l'annexe et le prolongement du navire.

On rencontre parfois dans les connaissements une clause qui porte que : « les marchandises seront prises le long du bord, à l'endroit où le steamer déchargera, dès que le navire sera prêt à décharger, ou autrement elles seront débarquées par le capitaine et déposées aux frais du consignataire et à ses risques de feu, perte ou dommage, dans le magasin procuré à cet effet ». Cette clause dispense-t-elle le capitaine de faire la délivrance aux destinataires ? Non, car si les réceptionnaires sont tenus de prendre livraison de leurs marchandises du palan du

navire, le capitaine est tenu de leur en faire la délivrance. Mais la clause prévoit le plus souvent le cas où le destinataire ne se présentera pas et stipule que faute par lui de prendre le long du bord les marchandises transportées, le capitaine sera en droit de les déposer à leurs frais et risques dans un magasin, dans un entrepôt affecté à cet usage, ou bien entre les mains d'une personne déterminée, par exemple le consignataire du navire. Si les marchandises sont débarquées et déposées dans le magasin ou l'entrepôt, y a-t-il livraison ? La remise des objets à l'entrepositaire constitue dans les rapports du capitaine et des réclamateurs une véritable délivrance et met fin au contrat de transport. Il en sera de même de la remise des marchandises au consignataire du navire ; la clause a pour effet de substituer au réclamateur le consignataire et la délivrance des objets à ce dernier constitue une véritable livraison.

Le connaissance peut toutefois ne pas prévoir le cas où le destinataire négligera de se faire connaître et ne se présentera pas pour retirer les marchandises. La capitaine va-t-il être tenu indéfiniment de son obligation de délivrer ? La jurisprudence admet, en général, le droit pour le capitaine de débarquer la marchandise sur quai aux frais et risques du destinataire, lorsque ce dernier ne se présente pas en temps utile pour les retirer, qu'il y a donc de sa part faute, retard ou négligence. Certains tribunaux ont cependant défendu au capitaine d'agir dans ce cas de sa propre autorité, en l'absence de convention expresse ; ils ont exigé que le capitaine obtienne,

avant d'opérer le débarquement, une autorisation de justice (1).

La remise du connaissement accompli n'équivaut-elle pas à la délivrance de la marchandise ? Aux termes de l'article 1282 du Code civil, la remise volontaire du titre original sous signature privée par le créancier ou débiteur fait preuve de la libération. Il semblerait donc que, lorsqu'il s'agit du transport de marchandises, la remise du titre de transport fera preuve de la réception. La jurisprudence décide cependant que la remise du connaissement accompli n'équivaut pas à la réception de la marchandise. Le Tribunal de commerce de Nantes disait notamment le 5 mars 1890 (2) que « l'échange des connaissements ne peut tenir lieu pour la décharge du transporteur de la réception même de la marchandise par le destinataire ». Le Tribunal de commerce du Havre est même allé jusqu'à annuler une clause du connaissement exigeant la remise du connaissement accompli avant livraison de la marchandise (3). Il arrive parfois que d'après les usages du port les connaissements sont nécessairement remis avant le débarquement. Cette remise ne saurait donc constituer une preuve de la livraison.

Le dépôt des marchandises en douane a-t-il le

(1) Trib. co. Marseille, 19 avril 1886, *Rev. int. du dr. marit.* 1886-1887, p. 45.

(2) Trib. co. Nantes, 5 mars 1890, *Rev. int. du dr. marit.* 1890-1891, p. 173.

(3) Trib. co. Havre, 24 nov. 1896, *ibid.* 1896-1897, p. 466.

caractère d'une réception ? Peut-il être considéré comme une livraison ?

Il peut, suivant les cas et d'après les circonstances particulières de chaque affaire, constituer ou non une prise de possession. Il a été jugé, par exemple, que la remise dans les magasins de la douane revêt les caractères d'une réception, lorsqu'elle a eu lieu en présence du destinataire (1) ou lorsqu'une clause du connaissance autorisait le capitaine à effectuer ce dépôt dans le cas où le destinataire des marchandises ne se présenterait pas pour les recevoir (2) ou enfin parce que les droits de douane n'étaient pas payés. Mais il en serait autrement si les marchandises avaient été mises sous clef par la douane, à l'entrepôt du prohibé, comme provenant de pays étranger, sans qu'elles aient pu être examinées par le destinataire. On avait bien essayé de soutenir qu'il y avait là une véritable réception, car la marchandise avait cessé d'être sous la garde du capitaine et se trouvait, dans l'entrepôt des douanes, aux risques et périls du destinataire pour le compte duquel l'administration la détenait. Mais il n'en est rien : le transport des marchandises du navire dans les magasins de la douane ne saurait présenter par lui-même le caractère d'une réception.

Nous avons esquissé à grands traits le tableau des principales circonstances qui peuvent accompagner la livraison des marchandises transportées et nous

(1) Trib. co. Seine, 4 juin 1898, *ibid.* 1898-1899, p. 63.

(2) Aix, 13 juin, 1898, *ibid.* 1898-1899, p. 54.

avons essayé en même temps de déterminer le plus exactement possible le moment où les marchandises seront réputées avoir été reçues par le destinataire et où, par conséquent, le contrat de transport a pris fin. Il nous est dès lors facile de délimiter le champ d'application de la clause attributive de juridiction insérée dans le connaissement qui fixe les conditions de ce contrat.

On peut, en effet poser le principe suivant : les effets de la clause attributive de juridiction s'étendent jusqu'à la délivrance des marchandises par le transporteur au réceptionnaire.

Ce principe a-t-il toutefois une portée absolue ? S'étend-il à toutes les contestations qui peuvent s'élever ?

On a hésité, par exemple, à le considérer comme applicable à une action intentée par un réceptionnaire contre l'armateur en responsabilité du fait ou de la négligence de ses préposés ; il s'agissait en l'espèce d'un vol commis à bord. Mais ces hésitations doivent tomber devant les nombreuses décisions de la jurisprudence affirmant que l'intention des parties a été de soumettre au tribunal déterminé toutes les contestations, tous les litiges, quels qu'ils soient auxquels peut donner lieu le contrat d'affrètement. Au surplus, dans le cas de vol, l'action intentée contre l'armateur n'avait d'autre but que la réparation du préjudice éprouvé à la suite d'un manquant constaté à la livraison.

Il s'agissait donc d'une demande en indemnité pour manquant soumise à la clause de compétence. L'ori-

gine du manquant ne modifie pas la nature de l'action et ne saurait exercer aucune influence sur la compétence. Elle peut servir seulement à motiver l'action et à déterminer les responsabilités.

Mais on pourrait supposer que le voleur est poursuivi devant un tribunal de répression et que le chargeur se porte partie civile. L'article 3 du Code d'Instruction criminelle nous dit, en effet : « L'action civile peut être poursuivie en même temps et devant les mêmes juges que l'action publique ».

Le chargeur, victime du vol, a par conséquent le droit d'exercer une action en réparation du dommage qui lui a été causé devant le tribunal saisi du vol. Et l'action civile peut être exercée non-seulement contre les agents de l'infraction, mais encore contre les personnes qui, aux termes de l'article 1384 C. c. sont civilement responsables du dommage causé, en l'espèce le transporteur. Mais ce dernier ne pourra-t-il pas invoquer la clause attributive de compétence et obliger le chargeur à faire statuer sur les dommages-intérêts par le tribunal désigné dans le connaissement ?

Le prévenu peut être traduit devant le tribunal correctionnel par une citation directe et le droit de faire cette citation appartient tant au ministère public qu'aux particuliers lésés.

Si le transporteur a été cité par le chargeur lésé, il faudra lui reconnaître le droit d'invoquer la clause de compétence, car la citation directe serait dans ce cas une violation de la clause. En acceptant, lors de la rédaction du connaissement, cette clause, le char-

geur s'est engagé à porter devant le tribunal désigné les contestations qui pourraient s'élever entre le transporteur et lui. En poursuivant l'armateur devant le tribunal correctionnel il viole cette clause. Il n'a qu'à lui intenter une action en responsabilité civile. Ce sera alors une instance absolument distincte de l'instance correctionnelle, et qui devra être assimilée à toutes celles qui peuvent surgir entre le transporteur et l'armateur, portée par conséquent devant le tribunal de commerce et régie par la clause attributive de compétence.

Il se peut que le transporteur ait été assigné par le ministère public ; la clause ne pourra-t-elle pas dans ce cas être opposée au chargeur qui se porte partie civile ?

Ce n'est pas dans ce cas le chargeur qui a choisi le tribunal correctionnel ; c'est le ministère public qui poursuit le transporteur. Le chargeur trouve ce dernier prévenu devant cette juridiction et joint son action à celle du ministère public, conformément à l'article 3 C. i. c. La clause de compétence ne saurait donc être invoquée dans cette hypothèse par le transporteur à l'encontre du chargeur.

Faudrait-il donner la même solution si le vol, au lieu d'être poursuivi par le tribunal correctionnel, était poursuivi devant la Cour d'assises ?

Devant la Cour d'assises, la partie civile a le droit d'assigner directement les personnes qui, aux termes de l'article 1384 C. c. sont civilement responsables du dommage causé par le fait dont la Cour est saisie.

Une citation directe dans ce cas serait une violation de la clause attributive de compétence et le transporteur pourrait opposer cette clause au chargeur.

CHAPITRE IV

A quel moment l'exception d'incompétence résultant de la clause doit-elle être proposée ?

Lorsque deux personnes concluant un contrat d'affrètement ont inséré dans le connaissance une clause attributive de juridiction, elles seront évidemment obligées de s'y soumettre. Mais il peut arriver que l'une des parties ne tienne pas compte de cette clause du contrat et assigne l'autre devant un tribunal, qui n'est pas celui désigné dans le connaissance. Le défendeur pourra alors soulever devant ce tribunal indûment saisi une exception d'incompétence. A quel moment sera-t-il admis à proposer cette exception ? Pourra-t-il la proposer en tout état de cause ? Ou, au contraire, devra-t-il la proposer à un moment déterminé de la procédure ?

L'incompétence *ratione materiæ* est la seule qui puisse être opposée en tout état de cause. Quant à l'incompétence relative, elle doit être proposée *in limine litis*, préalablement à toute défense au fond. Il suffira donc pour déterminer le moment auquel doit être opposée l'exception résultant de la clause

attributive de juridiction, de connaître la nature de l'incompétence.

Il n'est pas douteux que l'incompétence résultant de cette stipulation est une incompétence relative. Comme nous l'avons déjà montré, elle ne touche en rien à l'ordre public, puisqu'elle n'a pour but que de déroger aux règles de la compétence *ratione personæ*. Elle doit donc être proposée *in limine litis* et le juge ne sera point obligé de la prononcer d'office, comme pour l'incompétence absolue.

On s'explique d'ailleurs très bien cette exigence de nos tribunaux. Il n'est pas naturel d'entamer la discussion devant un juge dont on peut proroger la juridiction, tout en se réservant de décliner plus tard sa compétence. Cette discussion ne présenterait aucune utilité ; la commencer devant le juge, c'est accepter ce juge. Aussi voit-on dans le fait de ne pas se prévaloir tout d'abord de l'exception d'incompétence une renonciation tacite à ce moyen.

La Cour d'appel d'Alger a jugé, le 29 janvier 1895 (1), que l'incompétence dont le destinataire excipe pour se soustraire à l'effet d'une clause du connaissance attributive de juridiction, qu'il prétend ne pas lui être opposable, est purement relative et doit être invoquée « *in limine litis* », avant toute défense au fond : « Attendu, dit-elle, que, s'agissant au procès actuel d'une compétence « *ratione loci* »

(1) Alger, 29 janvier 1895, *Rev. int. du dr. marit.* 1895-1896, p. 319.

purement relative, cette question aurait dû être posée tout d'abord avant toute défense au fond ».

L'incompétence relative ne peut pas être utilement opposée pour la première fois en appel, et cela alors même que le défendeur aurait fait à ce sujet des réserves expresses. Les auteurs et la jurisprudence sont unanimes à cet égard. A plus forte raison devant la Cour suprême serait-il impossible de baser un pourvoi sur l'incompétence relative d'un tribunal dont on n'aurait pas décliné la juridiction.

APPENDICE

De la clause compromissoire

Les chargeurs et armateurs, qui concluent un contrat d'affrètement, ont, comme nous l'avons vu, le droit d'insérer dans le connaissement qui constate les conditions du transport, une clause aux termes de laquelle les contestations à naître du contrat seront attribuées au tribunal du port d'attache du navire ou du siège social de la Compagnie transporteur.

Le chargeur et l'armateur sont-ils tous deux Français, ils peuvent déroger par une convention expresse aux règles de la compétence *ratione personæ*.

Si, au contraire, le chargeur Français traite avec une Compagnie de navigation étrangère, il pourra renoncer au privilège que lui conférait l'article 14 du Code civil. Nous avons enfin rejeté l'opinion qui voulait voir dans la clause attributive de juridiction une clause compromissoire.

Mais il se peut que nous nous trouvions en présence d'une véritable clause compromissoire et que les parties enlèvent la connaissance des litiges aux juges

qui devraient en connaître pour la confier non à d'autres juges, mais à des arbitres. Quelle sera la valeur d'une pareille stipulation ?

La question ne présentera aucune difficulté si la clause dont il s'agit, se trouvant dans un contrat passé en France et dont les Tribunaux Français soient saisis, renvoie à des arbitres Français, par exemple si la clause est insérée dans un connaissance délivré en France par une Compagnie Française à un chargeur Français et renvoie à des arbitres Français.

Notre jurisprudence, après avoir éprouvé quelques doutes sur la validité de la clause compromissoire, est aujourd'hui unanime pour la déclarer nulle. En effet, l'article 1006 C. p. c., exige à peine de nullité, que le compromis désigne l'objet du litige et les noms des arbitres. Or, s'il est facile de satisfaire à cette dernière condition et de désigner au moment de la formation du contrat les noms des arbitres qui auront à statuer si un procès naît de ce contrat, il n'est possible de satisfaire à la première condition. La clause compromissoire intervenant à un moment où le procès n'est pas encore né, il n'est pas possible de désigner à l'avance l'objet du litige. La jurisprudence a conclu de là à la nullité de la clause.

Cette solution a le grave inconvénient de rendre les arbitrages moins fréquents ; il n'y est cependant apporté qu'une dérogation, en matière d'assurance maritime, et il a fallu un texte formel, l'article 332 C. co. pour déroger au droit commun. L'article 332 C. co. qui détermine les formes du contrat d'assurance

maritime, dit que ce contrat rédigé par écrit « exprime la soumission des parties à des arbitres, en cas de contestation, si elle a été convenue. » C'est là la seule hypothèse où le législateur ait prononcé la validité de la clause compromissoire.

Mais faudra-t-il admettre la nullité de la clause d'arbitrage dans tous les cas où elle est insérée dans un connaissement? N'y a-t-il pas certaines hypothèses où on doit la déclarer valable? Lorsqu'on se trouve, par exemple, en face d'un contrat d'affrètement où figure un Français, la présence de ce Français suffit-elle pour faire déclarer la clause nulle? On peut supposer qu'il ait été délivré à un Français en Angleterre par un armateur Anglais un connaissement contenant une clause compromissoire. Le Français ne sera-t-il pas lié par cette clause? ou, au contraire, pourra-t-il poursuivre l'armateur devant les tribunaux de France?

Certains auteurs, pour soutenir la validité de la clause compromissoire, ont eu recours à un raisonnement très spécieux.

D'après eux, les parties, en insérant la clause dans le contrat, ont poursuivi un double but : elles se sont proposé, en premier lieu, de renoncer à la compétence des Tribunaux Français et, en second lieu, d'attribuer compétence à des arbitres étrangers. La renonciation au bénéfice de l'article 14 C. c. est certainement valable ; les Tribunaux Français seront, par conséquent, dessaisis de la connaissance des contestations. Dès lors, pourquoi annuler la seconde partie de la clause qui attribue compétence aux

arbitres étrangers ? A quoi cela servirait-il ? Il se produira, en effet, ceci : les Tribunaux Français étant obligés de se dessaisir, l'action sera portée devant un Tribunal Etranger. Ce tribunal appliquera évidemment la loi de son pays et, si cette loi admet la validité de la clause compromissoire, renverra certainement l'affaire devant des arbitres.

Ce raisonnement est-il juste ? Faut-il voir dans la renonciation à l'article 14 et dans la clause compromissoire deux choses absolument distinctes ? Nous ne le croyons pas.

Sans doute, les parties, en attribuant compétence à des arbitres étrangers, ont renoncé par cela même à la compétence des tribunaux français. Mais est-ce surtout cette renonciation que les parties avaient en vue ? Non ; les parties, trouvant que la juridiction des arbitres offrait pour elles plus d'avantages que la juridiction de tout autre tribunal, ont voulu principalement que leurs contestations fussent soumises à des arbitres étrangers. Il faut donc voir dans la renonciation à l'article 14 non pas une clause distincte de la clause compromissoire, mais une conséquence de l'attribution de compétence à des arbitres étrangers.

Nous ne saurions approuver ceux qui, isolant la renonciation à la compétence des tribunaux français et la déclarant valable, en tirent comme conséquence la validité de la clause compromissoire. Nous croyons, au contraire, que la renonciation est subordonnée à une condition, l'attribution de compétence à des arbitres et que la nullité ou la validité de cette

renonciation dépend uniquement de la validité ou de la nullité de cette condition. La nullité de la clause devrait, par suite, entraîner la disparition de la renonciation et le Français pourrait réclamer le bénéfice de l'article 14.

Nous revenons donc à la question que nous nous sommes posée tout d'abord et nous avons à nous demander si la clause compromissoire est nulle ou valable.

Deux systèmes ont été proposés pour résoudre la question :

Un premier système proclame la nullité absolue de la clause. L'article 1006 C. p. c. qui prononce cette nullité est, dit-on, une disposition d'ordre public et doit s'appliquer aussi bien aux conventions passées à l'étranger qu'aux conventions passées en France. Les prescriptions de l'article 1006 C. p. c. étant d'ordre public international, la clause compromissoire serait nulle dans tous les cas. Le Tribunal de commerce de Rouen, déclara, le 7 février 1879 (1), que la clause compromissoire insérée dans un contrat de vente, par laquelle il est convenu que les parties en cas de difficulté s'en remettraient à des arbitres étrangers, est nulle lorsqu'elle ne contient pas de stipulations précises sur le point du litige. C'est d'ailleurs dans l'exagération de ces principes qu'il faut trouver l'explication des jugements de certains tribunaux, qui ont annulé comme clause compromis-

(1) Trib. co. Rouen, 7 fev. 1879; *Rec. Havre*, 1879, 2, 146; CLUNET, 1880, p. 102.

soire la clause par laquelle les parties avaient convenu de soumettre les contestations à naître du contrat à un tribunal étranger (1).

Nous ne pouvons admettre ce système, car il donne à l'article 1006 une portée que nous ne saurions lui reconnaître. La disposition de ce texte est bien d'ordre public à l'égard des compromis passés en France et soumis à la loi française; car, en faisant ces compromis, les parties dérogent aux règles d'organisation judiciaire posées par le législateur français, règles qui sont essentiellement d'ordre public, et il faut, par suite, reconnaître le même caractère aux dispositions qui fixent les conditions sous lesquelles ces dérogations sont permises. Mais en sera-t-il de même lorsque le compromis est passé en pays étranger et régi par la loi étrangère? La situation se présente ici sous un jour absolument différent. Il ne peut être question de dérogation aux règles d'organisation judiciaire établies par la loi française, puisque les parties enlèvent la connaissance des litiges à des juges étrangers. La dérogation porte, par conséquent, sur les règles d'organisation judiciaire établies par la loi étrangère. L'ordre public français n'est donc pas intéressé et nos tribunaux n'ont pas à le faire respecter. Ceci suffit à expliquer que nous nous refusions à admettre ce système qui permet au Français d'exciper de la nullité

(1) Trib. co. Marseille, 17 juin 1885, *Rev. int. du dr. marit.* 1885-1886, p. 122; Aix, 19 déc. 1885, *ibid.* p. 494; trib. co. Marseille, 16 déc. 1885, *ibid.* p. 547.

de toute clause compromissoire qu'il aurait pu consentir.

Un deuxième système se fonde pour résoudre la question sur la maxime « *locus regit actum* » ou plus exactement sur la « *lex loci contractus* », la maxime « *locus regit actum* » telle qu'elle est généralement entendue en France, ne visant que la forme des actes.

La convention intervenue entre Français et Etranger est, dit-on, régie par la loi du lieu où elle a été passée et cela non seulement quant aux conditions de forme, mais encore quant aux conditions de fond ; car nous avons déjà vu que la doctrine et la jurisprudence françaises appliquent au contrat d'affrètement la « *lex loci contractus* ». On distinguera donc, suivant que le connaissement aura été souscrit en France ou à l'Etranger. Dans le premier cas, on appliquera la loi française et la clause compromissoire sera nulle ; dans le second cas, on appliquera la loi étrangère et la clause compromissoire sera nulle ou valable suivant que la loi étrangère en proclamera la nullité ou la validité.

Le connaissement, qui contient la clause compromissoire, aura-t-il été souscrit en France, la clause sera nulle, qu'il ait été souscrit entre Français, entre Français et Etrangers, ou entre Etrangers seulement. Si, au contraire le connaissement a été souscrit dans un pays, qui admet la validité de la clause compromissoire, cette stipulation pourra être invoquée contre le Français qui l'a acceptée.

Un Français ayant signé à Londres avec un Etran-

ger et conformément à la loi Anglaise, une charte-partie, qui contenait une clause compromissoire, porta devant un Tribunal Français, le Tribunal de Rochefort, une contestation née en France. L'Etranger demanda au Tribunal de se déclarer incompétent en vertu de la clause qui stipulait que l'arbitrage aurait lieu à Londres. Le demandeur, opposant la nullité de la clause compromissoire aux termes de l'article 1006 C. p. c., le Tribunal lui donna gain de cause et se déclara compétent en décidant que la règle *locus regit actum* ne pouvait s'appliquer, car il s'agissait en l'espèce du fond du droit et non de la forme de l'acte et que la clause compromissoire était nulle comme contraire à la loi Française. Mais la Cour d'appel de Poitiers infirma le 18 mai 1859 l'arrêt de Rochefort et la Cour de cassation rejeta le 21 novembre 1860 (1) un pourvoi formé contre cet arrêt par les motifs suivants : « Attendu que les Français peuvent valablement renoncer aux dispositions par lesquelles l'article 14 C. c. leur confère le bénéfice de la juridiction française, et que, par la charte-partie du 13 février 1858, passée à Londres, lieu assigné à son exécution, les demandeurs en cassation se sont soumis à la juridiction d'un Tribunal arbitral à former à Londres ».

Nous pouvons citer également une décision du Tribunal de commerce de Lille (2), qui se déclara

(1) Cass. 21 nov. 1860, S. 1861, 1, 333.

(2) Trib. co. Lille, 5 juillet 1886, *Rev. int. du dr. marit.* 1886-1887, p. 159.

incompétent en vertu d'une clause compromissaire par ces motifs : « Attendu que les conventions librement consenties font la loi des parties ; que vainement Renaux voudrait infirmer ces conventions en prétendant qu'elles ont été faites en violation de l'article 1006 du C. p. c. ; que, pour qu'il soit fondé dans cette prétention, il faudrait établir qu'elles ont été faites en France ; qu'au contraire les documents de la cause démontrent qu'elles ont été faites à Londres, etc.... »

Il faut donc décider que la clause compromissaire sera reconnue valable, si elle se trouve dans un contrat passé dans un pays qui admet sa validité. Elle pourra alors produire effet en France et on pourra s'en prévaloir même contre un Français pour décliner la compétence des Tribunaux Français. Nos tribunaux auront, lorsqu'ils seront saisis de la question, à examiner si le compromis, tel qu'il a été passé entre les parties, avec la clause compromissaire qu'il contient, est valable d'après la loi étrangère qui le régit et dans ce cas ils doivent l'appliquer en France. On peut ramener l'état de la jurisprudence sur la question à la formule suivante : la clause par laquelle on s'en remet à des arbitres pour les contestations à naître du contrat de transport par mer est nulle en principe ; mais elle doit être reconnue valable, même en France, si le contrat qui la contient a été conclu dans un pays où elle est licite.

Nos tribunaux ont eu à se prononcer sur la validité d'une clause contenue dans le connaissance de

Compagnies de navigation belges et attribuant compétence « à la Chambre arbitrale pour les transports à Anvers ».

Les commerçants d'Anvers, justement émus des lenteurs de la justice, ont, depuis de longues années, institué des Chambres d'arbitrage et de conciliation. Des négociants exerçant le même trafic forment une association : ils s'engagent à soumettre leurs différends à une juridiction composée des membres pris dans leur société et suivant le mode indiqué aux statuts. Ces statuts écartant généralement toute forme de procédure, la sentence est rendue très rapidement. C'est ainsi qu'il existe à Anvers une Chambre arbitrale pour les transports.

Mais une institution de cette nature n'a pu naître et se maintenir que grâce à l'interprétation que donnent les Tribunaux Belges de l'article 1.006 C. p. c. Ils admettent, en effet, la validité de la clause compromissoire et leur jurisprudence est aussi solidement fixée dans ce sens que la jurisprudence Française l'est en sens contraire. La Cour de cassation de Belgique ne cesse d'affirmer que la clause compromissoire n'est interdite par aucun texte de loi et n'est point d'ordre public. Elle déclare que d'ailleurs l'article 1.006 C. p. c. n'est applicable qu'au compromis proprement dit et non à la clause compromissoire, « car l'obligation de compromettre n'étant au surplus contractée qu'en vue de difficultés futures la désignation requise par l'article 1.006 serait à son égard souvent inefficace et même impossible. »

La clause d'un connaissance portant que « toutes contestations entre le capitaine et les chargeurs seront tranchées par la Chambre arbitrale pour les transports à Anvers » sera, par conséquent, valable en France et devra y produire effet, si elle a été insérée dans un connaissance signé et délivré en Belgique, où la clause compromissoire est regardée comme licite.

Le Juge de paix de Tunis s'étant déclaré compétent pour une demande formée par M. Farrugia contre la Société de navigation Belge *Det Forende Dampskils Schkale* malgré une clause de cette nature, la Société interjeta appel et le 14 novembre 1889 (1) le Tribunal civil de Tunis infirma la décision du premier juge par ces motifs : « Attendu que ladite clause constitue une clause compromissoire puisqu'elle ne désigne ni les noms des arbitres ni les objets en litige ; qu'elle devait donc être déclarée nulle en vertu de l'article 1006 C. p. c., mais attendu qu'elle est inscrite dans un connaissance signé et créé en Belgique ; que, lorsqu'un contrat est intervenu comme dans l'espèce entre deux parties de nationalités différentes on doit recourir à la loi du lieu où ce contrat a été conclu pour en apprécier les effets et pour interpréter les clauses qu'il contient ; que la loi Belge admet la clause compromissoire, etc. . . » Et le même Tribunal a confirmé sa jurisprudence dans deux juge-

(1) Trib. civ. de Tunis, 14 novembre 1889, *Rev. int. du dr. marit.*, 1889-1890, p. 698.

ments du 16 novembre 1891 (1) et du 29 décembre 1893 (2).

Nous nous sommes trouvés jusqu'à maintenant en présence de cas où la clause compromissoire soumettait les parties à la juridiction d'arbitres devant siéger dans le pays même où le connaissement avait été souscrit. Le connaissement signé à Londres décidait que les contestations pouvant naître du contrat d'affrètement seraient soumises à des arbitres qui statueraient à Londres et les connaissements Belges renvoyaient les parties devant des arbitres siégeant en Belgique, à Anvers. Une autre hypothèse peut cependant se présenter : deux parties concluent un contrat d'affrètement dans un pays qui admet la validité de la clause compromissoire et insèrent dans leur contrat une clause attribuant la connaissance des litiges à naître à des arbitres devant siéger dans un pays qui déclare nulle une stipulation de ce genre. Supposons, par exemple, une clause compromissoire insérée dans un connaissement souscrit en Belgique et renvoyant à des arbitres devant statuer à Paris.

Cette stipulation ne pourra produire aucun effet en France, car elle est contraire aux dispositions de notre loi, en matière de compromis. Mais en serait-il de même dans un pays qui admet la validité de la clause, en Belgique ? Lorsqu'une stipulation conven-

(1) Trib. civ. de Tunis, 16 novembre 1891. *Rev. int. de dr. marit.*

(2) Trib. civ. de Tunis, 29 décembre 1893, *Rev. int. du dr. marit.* 1894-1895, p. 488.

tionnelle est frappée de nullité par les lois du pays où elle doit recevoir son exécution, elle ne saurait avoir aucun effet dans les pays dont la législation ne la considère pas comme contraire à l'ordre public.

Le Tribunal de commerce d'Anvers s'est prononcé dans ce sens le 3 août 1893(1) : « Attendu, dit-il, que les défendeurs soutiennent que si la convention vantée existait, le tribunal serait incompétent pour connaître du litige parce que le projet de convention invoqué stipule que tout différend y relatif sera jugé par voie d'arbitrage à Paris ; — Attendu que c'est avec raison que le demandeur fait observer qu'il n'y a pas lieu de tenir compte de la clause compromissoire qui devrait recevoir son exécution en France, la jurisprudence française frappant de nullité cette clause comme contraire à des dispositions de procédure qui sont d'ordre public. »

Nos tribunaux devront donc, lorsqu'ils auront à décider si une clause compromissoire peut être invoquée en France, à examiner si le connaissance qui la contient a été souscrit dans un pays qui admet la validité de cette stipulation et, en outre, si l'arbitrage doit avoir lieu dans un pays qui proclame également cette validité.

(1) Trib. co. Anvers, 3 août 1893, *Journal du dr. intern. privé*, 1894, p. 1079.

CONCLUSION

Dans l'étude détaillée que nous avons faite de la clause attributive de juridiction, cette stipulation nous est apparue comme parfaitement valable au point de vue juridique. Des arguments très puissants ont été invoqués contre elle ; mais sa validité n'est plus aujourd'hui discutée. Il semble donc qu'il n'y ait qu'à s'incliner devant les décisions de la jurisprudence.

Nous avons cependant indiqué au début de notre étude les résultats souverainement injustes auxquels aboutit parfois l'application de la clause, obligeant un réceptionnaire lésé à renoncer à une poursuite contre le transporteur à cause des frais trop considérables qu'elle entraînerait pour lui. Devant de pareils résultats, il n'était pas permis de rester indifférents et d'accepter sans protester l'application d'une clause qui vient encore aggraver la situation pourtant bien difficile des chargeurs et réceptionnaires.

La Chambre de commerce de Tunis a, depuis 1894, entrepris une campagne en vue d'amener un changement dans cette situation. Le Ministre du Commerce, saisi de la question, en confia l'étude à M. de Selves, directeur général des Postes qui, au lieu de se livrer à une enquête personnelle, demanda l'avis des Compagnies intéressées. Sa conclusion fut tout naturellement le maintien de la clause.

M. Homberger, président de la Chambre de commerce de Tunis, reprit cette même question devant le Congrès des Chargeurs Français, tenu à Marseille au mois d'octobre 1902 et les représentants de plusieurs autres Chambres de commerce s'associèrent aux justes critiques qu'il formula contre la clause de compétence.

Cette opinion a été particulièrement combattue par M^e Autran, l'éminent jurisconsulte si compétent sur toutes les questions de droit maritime; il propose toutefois la suppression de la clause, en tant qu'elle attribue compétence à un tribunal étranger.

Le projet de loi relatif aux clauses des connaissements qu'il a soumis à l'approbation du Congrès contient une addition à l'article 281 du Code de commerce, ainsi conçue : « Toute clause d'un connaissement attribuant compétence à un tribunal étranger est nulle et de nul effet et n'emporte

pas renonciation au bénéfice de l'article 14 du Code civil. »

M^e Autran voit, en effet, dans cette clause un moyen pour les armateurs étrangers de se soustraire à l'application des prescriptions de notre loi. Si une loi nouvelle venait prohiber certaines clauses d'exonération reconnues valables par une législation étrangère, les armateurs de cette dernière nationalité pourraient éviter les dispositions de la loi Française par une clause attribuant compétence à leurs tribunaux. C'est ce que M^e Autran veut éviter et pour cela il demande la suppression de la clause attributive de compétence à un tribunal étranger.

Mais nous allons plus loin encore et nous demandons la suppression absolue de toute clause attributive de juridiction, que l'attribution ait lieu au profit d'un tribunal étranger ou d'un tribunal français.

On nous répondra certainement que les clauses d'un contrat y sont insérées du consentement mutuel des parties : le chargeur n'a pas à se plaindre d'une clause qu'il a librement acceptée. C'est bien là l'argument que l'on a fait valoir devant les tribunaux et les quelques tribunaux de commerce qui jugeant conformément à l'équité, avaient annulé la clause, ont vu leurs décisions réformées pour violation de l'article 1134 du Code civil. Est-il libre cependant de discuter les clauses

du connaissance le chargeur d'une île ou d'un petit port desservi à de longs intervalles par une seule ligne de vapeurs. En conséquence, nous demandons pour les connaissances une réforme analogue à celle accomplie pour les polices d'assurance terrestre par la loi du 2 janvier 1902, qui, après avoir fixé les règles de compétence en cette matière, décide que « toute convention antérieure à la naissance du litige contraire à la présente loi sera nulle de plein droit. »

Vu :

Le Président de la Thèse,

Jules VALÉRY.

Montpellier, le 5 juin 1905.

Vu :

Le Doyen de la Faculté de Droit,

VIGIÉ.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

Montpellier, le 6 juin 1905.

LE RECTEUR,

A. BENOIST.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
BIBLIOGRAPHIE.....	IX
INTRODUCTION.....	1
PREMIÈRE PARTIE	
<i>Validité de la clause</i>	7
CHAPITRE PREMIER. — Validité de la clause insérée dans un connaissance délivré par un transporteur Français à un chargeur Français.....	9
Caractères généraux du connaissance. — L'article 281 C. co. n'est pas limitatif. — Les parties peu- vent déroger aux règles de compétence posées par l'article 420 C. p. c. — La clause attributive de juridiction constitue une soumission de juri- diction. — Elle constitue une élection de domi- cile. — Elle ne constitue pas une clause compro- missoire.....	9
CHAPITRE II. — Validité de la clause insérée dans un connaissance délivré par un transporteur Etranger à un chargeur Français.....	27
Loi applicable au contrat d'affrètement conclu entre un Français et un Etranger. — Renonciation au privilège de l'article 14 du Code civil. — La clause attributive de juridiction emporte renonciation tacite à ce privilège. — Elle ne constitue pas une clause compromissoire.....	27

CHAPITRE III. — Validité de la clause dans certains pays étrangers.....	42
§ 1. — Angleterre.....	42
§ 2. — Egypte.....	43
§ 3. — Grèce.....	44
§ 4. — Italie.....	45
§ 5. — Suède.....	47

DEUXIÈME PARTIE

<i>Des effets de la clause</i>	49
CHAPITRE PREMIER. — A qui la clause peut-elle être opposée.....	51
La clause peut être opposée au chargeur. — Elle peut être opposée au destinataire. — Elle leur est opposable malgré les irrégularités du connaissance. — Elle peut être opposée au consignataire de la cargaison.....	51
CHAPITRE II. — Qui peut invoquer la clause.....	70
La clause peut être invoquée par le transporteur. — S'applique-t-elle au cas où le transporteur agit commissionnaire transitaire. — Elle peut être invoquée par le consignataire du navire. — Elle peut être invoquée par le chargeur. — La clause est-elle applicable au cas de pluralité de défendeurs? — Est-elle applicable au cas d'appel en garantie?.....	70
CHAPITRE III. — Contestations auxquelles s'applique la clause.....	97
Elle s'applique aux contestations nées du contrat de de transport. — Quand commence le contrat de transport. — Quand finit le contrat de transport.....	97
CHAPITRE IV. — A quel moment l'exception d'incompétence résultant de la clause doit-elle être proposée.....	109
APPENDICE. — De la clause compromissaire.....	112
CONCLUSION.....	125

